



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Versão 2024 (Nova Lei de Licitações)

SEI 0003953-04.2025.6.16.8000

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

| | |
|------------------------------------|--|
| Descrição do problema ¹ | <p>Necessidade de transportar pessoas e materiais dentro de Curitiba, Região Metropolitana e Interior. Nesse quadro, torna-se de suma importância avaliar as peculiaridades de cada tipo de transporte a fim de achar a solução mais apropriada e vantajosa para a Administração.</p> <p>Neste processo, diferentes soluções podem ser vislumbradas com o escopo de se atender às diferentes modalidades de serviços de transporte existentes.</p> <p>Diante do exposto, faz-se necessário um ETP, a fim de nortear possíveis novas contratações da área de transporte deste Tribunal.</p> |
| Setor demandante | Seção de Transportes, Recebimento e Expedição |
| Coordenadoria demandante | Coordenadoria de Transporte e Segurança Institucional |
| Secretaria demandante | Secretaria de Administração |
| Categoria do Objeto: | Contratação de serviços e/ou aquisição de bens |
| SEI nº: | 0003953-04.2025.6.16.8000 |
| Integrante demandante | Fabrício Costa Mello |
| Integrante técnico (se houver) | |
| Integrante administrativo | Marcos Alberto Kwiatkowski |

¹ Necessidade da Contratação



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

2. DESCRIÇÃO DETALHADA DA NECESSIDADE

2.1 DEMANDAS DA SEÇÃO DE TRANSPORTES, RECEBIMENTO E EXPEDIÇÃO - STRE

Em 2025, de janeiro a julho, a Seção de Transportes, Recebimento e Expedição atendeu 1.009 (um mil e nove) chamados para diversas áreas da sede do Tribunal, especialmente área de patrimônio, urnas e equipamentos de TI, em relação ao transporte de cargas, e praticamente todas as áreas do TRE-PR em relação ao transporte de pessoas. Estes chamados contemplam a utilização de todos os tipos de veículos (van de carga, van de passageiros, carros leves, camionetas e caminhões). Não estão incluídos nesses chamados os atendimentos ao Presidente e ao Corregedor do TRE-PR, uma vez que as demandas por eles geradas são tratadas diretamente com os seus motoristas exclusivos (motoristas de autoridades do contrato 41/2021). A frota do tribunal percorreu ao todo 307.045 km, entre janeiro e julho desse ano.

2.2 DIAGNÓSTICO ATUALIZADO DA FROTA

Quantidade de veículos:

Abaixo apresenta-se a lista atualizada de veículos oficiais, a distribuição entre as unidades e o tempo de uso de cada veículo.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| LISTA DE VEÍCULOS OFICIAIS - EXERCÍCIO 2025 | | | | | | | | | |
|--|--------------------------------|--|----------|-------------|-------------------|---------------|-------|----------------------------|----------------|
| UNIDADE | Modelo | Marca | Placa | Combustível | Ano de Fabricação | Ano do Modelo | Idade | KM 01/01/2024 A 31/08/2025 | Área do TRE-PR |
| 1 | KOMBI | Volkswagen | ABU-5638 | Etanol | 1989 | 1989 | 36 | 265 | STRE |
| 2 | TRANSIT REVES 16L | Ford | HOE-7179 | Diesel | 2010 | 2011 | 15 | 2870 | STRE |
| 3 | TRANSIT REVES 16L | Ford | HOE-7180 | Diesel | 2010 | 2011 | 15 | 0 | STRE |
| 4 | HILUX SW4 SRV 4X4 | Toyota | AUW-2169 | Diesel | 2011 | 2012 | 14 | 58461 | STRE |
| 5 | PAJERO 4X4 HPE D | Mitsubishi | BAL-5811 | Diesel | 2016 | 2016 | 9 | 63041 | STRE |
| 6 | COROLLA XEI 2.0 FLEX | Toyota | BAY-6103 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 36347 | STRE |
| 7 | COROLLA XEI 2.0 FLEX | Toyota | BAY-6540 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 40398 | STRE |
| 8 | COROLLA XEI 2.0 FLEX | Toyota | BAY-6541 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 25741 | STRE |
| 9 | TRAILBLAZER LT 4A | Chevrolet | BAY-7290 | Diesel | 2016 | 2017 | 9 | 14685 | STRE |
| 10 | COROLLA XEI 2.0 FLEX | Toyota | BAZ-1746 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 38683 | STRE |
| 11 | SPRINTER 415 CDI | Mercedez Benz | BAZ-4C11 | Diesel | 2016 | 2017 | 9 | 96501 | SEMP |
| 12 | CARGO 2429 BL | Ford | QNN-5998 | Diesel | 2016 | 2017 | 9 | 22880 | STRE |
| 13 | CARGO 2429 BL | Ford | QNN-5999 | Diesel | 2016 | 2017 | 9 | 28805 | STRE |
| 14 | COBALT 1.8 LTZ | Chevrolet | BAY-6902 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 5612 | STRE |
| 15 | COBALT 1.8 LTZ | Chevrolet | BAY-6J06 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 21719 | STRE |
| 16 | COBALT 1.8 LTZ | Chevrolet | BAY-6910 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 27787 | STRE |
| 17 | COBALT 1.8 LTZ | Chevrolet | BAY-6912 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 32005 | SEMP |
| 18 | COBALT 1.8 LTZ | Chevrolet | BAZ-2114 | Flex | 2016 | 2017 | 9 | 30348 | SEMP |
| 19 | MASTER MINIBUS L3H2 NICKS 16 P | Renault | BBT-9470 | Diesel | 2017 | 2018 | 8 | 26402 | STRE |
| 20 | MASTER FURGAO L3H2 | Renault | QNR-6041 | Diesel | 2017 | 2018 | 8 | 57214 | STRE |
| 21 | F-350 P | Ford | BCT-3F96 | Diesel | 2018 | 2019 | 7 | 56949 | SEMP |
| 22 | ACELLO 1016 CE | Mercedez Benz | BES-5D23 | Diesel | 2020 | 2021 | 5 | 72034 | STRE |
| 23 | MASTER FURGAO REVES MC | Renault | BEX-5D18 | Diesel | 2020 | 2021 | 5 | 76877 | SEMP |
| 24 | MASTER FURGAO REVES MC | Renault | BEX-5D19 | Diesel | 2020 | 2021 | 5 | 123688 | SEMP |
| 25 | CRUZE PREMIER NB AT | Chevrolet | SDU-0H16 | Flex | 2022 | 2023 | 3 | 14339 | CRE |
| 26 | CRUZE PREMIER NB AT | Chevrolet | SDU-2E27 | Flex | 2022 | 2023 | 3 | 13858 | PRES |
| 27 | TRAILBLAZER PREMIER D4A | Chevrolet | SDU-0H18 | Diesel | 2022 | 2023 | 3 | 47322 | CRE |
| 28 | TRAILBLAZER PREMIER D4A | Chevrolet | SDU-7H31 | Diesel | 2022 | 2023 | 3 | 43362 | PRES |
| 29 | TRAILBLAZER PREMIER D4A | Chevrolet | SDU-7H32 | Diesel | 2022 | 2023 | 3 | 57547 | PRES |
| 30 | ZOE | Renault | BBV-4573 | Elétrico | 2017 | 2018 | 8 | 1.107 | STRE |
| 31 | MASTER MINIBUS L3H2 NICKS 16 P | Renault | TBH-6G28 | Diesel | 2025 | 2026 | 0 | 807 | STRE |
| OBS: VEÍCULO "30" COMEÇOU A SER UTILIZADO EM JANEIRO DE 2025 | | OBS: VEÍCULO "31" COMEÇOU A SER UTILIZADO EM ABRIL DE 2025 | | | | | | | |

Verifica-se que possuímos 31 (trinta e um) veículos distribuídos da seguinte forma entre as unidades:

| LOCALIZAÇÃO | TOTAL POR UNIDADE |
|-------------------------------------|-------------------|
| Seção de Transportes, Recebimento e | 18 |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| Expedição | |
|---|-----------|
| Seção de Manutenção Predial | 6 |
| Secretaria de Planejamento e Logística de Eleições e Inovação | 2 |
| Corregedoria Regional Eleitoral | 2 |
| Presidência | 3 |
| SOMA | 31 |

2.2.1 UTILIZAÇÃO DOS VEÍCULOS PELA SEÇÃO DE TRANSPORTES, RECEBIMENTO E EXPEDIÇÃO

A STRE conta hoje com 9 postos de motoristas, sendo 01 de supervisor, 02 de motoristas de autoridades e 06 de motoristas administrativos. Todos os motoristas atendem a demandas da seção. Muito embora os dois motoristas de autoridades permaneçam preferencialmente à disposição do Presidente e Corregedor deste tribunal, eles ocasionalmente atendem a outros chamados.

Dos 31 veículos da frota do TRE-PR, 18 estão totalmente à disposição da Seção de Transportes, Recebimento e Expedição. Estes veículos são de carga (01 furgão, 01 caminhão pequeno e 02 caminhões grandes) e 13 para transporte de pessoas (01 Kombi, 03 camionetas, 03 carros leves compactos (Cobalts), 04 carros leves de luxo (Corollas), 02 vans de passageiro e 01 carro elétrico de pequeno porte). A quantidade de veículos à disposição da STRE justifica-se na medida em que essa unidade atende a diversos tipos de demanda: transporte de pouca ou média carga (furgão/caminhão pequeno), transporte de muita carga (caminhões grandes), transporte de curto trajeto (carro elétrico/carros leves compactos), viagens (camionetas/carros leves de luxo), transporte de muitas pessoas (vans de passageiro), translado de equipamentos fórum de Curitiba-Sede (kombi/furgão).



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Além disso, essa seção recebe pedidos de empréstimos de veículos de alguns setores do tribunal que utilizam veículos sem motorista. É o caso especialmente da Seção de Segurança Institucional. Nessa seção estão lotados Agentes de Polícia Judicial que possuem permissão para dirigir veículos oficiais, e comumente os utilizam para cumprirem missões institucionais. Outra área que solicita empréstimo de veículo é a Seção de Manutenção Predial quando alguns de seus veículos estão em manutenção.

Os motoristas do contrato dirigem, além dos veículos da STRE, os veículos da Presidência, Corregedoria e SECPLIEI.

Ademais afetaria sobremaneira a continuidade dos serviços prestados caso houvesse redução do número de veículos de quaisquer categorias, porquanto os veículos muitas vezes permanecem fora de serviço, seja por manutenção preventiva ou por manutenção corretiva.

2.2.2 DOS REQUISITOS PARA SUBSTITUIÇÃO/DESFAZIMENTO DE VEÍCULOS

Considerando o momento em que o estudo está sendo elaborado, temos que, dos 31 (trinta e um) veículos, 18 (dezoito) estão, ou completarão até o ano que vem, no mínimo 10 (dez) anos de uso.

Cumpre-se relembrar que no doc. PAD 58190/2020 foram estabelecidos dois requisitos para substituição/desfazimento dos veículos - o “uso prolongado” e o “histórico de custos de manutenção”:

- a) Uso Prolongado: Como a legislação não é precisa quanto ao termo “uso prolongado”, utilizando-se de normas correlatas definiu-se como parâmetro a utilização superior a 10 (dez) anos. Isto não quer dizer que haverá, obrigatoriamente, a substituição/desfazimento desses veículos, somente que tais se enquadram na análise;
- b) Custos de Manutenção: Análise para verificar se os custos de manutenção tornam o veículo oneroso, ou que atinja percentual considerado antieconômico (acima de 50% do seu valor atual).

2.2.3 ANÁLISE DOS TIPOS DE VEÍCULOS, DISTRIBUIÇÃO E USO DOS VEÍCULOS



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Com os requisitos delimitados, reestruturaram-se os dados da tabela geral de veículos e montou-se a tabela abaixo, distribuindo-se os veículos entre as unidades, bem como, separando-os em “veículos com no mínimo 10 anos de uso até 2026” e “veículos com menos de 10 anos de uso até 2026”:

| LOCALIZAÇÃO | LEVE | | VAN PASSAGEIROS | | PESADO (CARGA) | | TOTAL POR UNIDADE | |
|-------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| | Mínimo 10 anos de uso até 2026 | Menos que 10 anos de uso até 2026 | Mínimo 10 anos de uso até 2026 | Menos que 10 anos de uso até 2026 | Mínimo 10 anos de uso até 2026 | Menos que 10 anos de uso até 2026 | Mínimo 10 anos de uso até 2026 | Menos que 10 anos de uso até 2026 |
| STRE | 10 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 15 | 5 |
| SEMP | 2 | | | | 1 | 3 | 3 | 3 |
| CRE | | 2 | | | | | | 2 |
| PRES | | 3 | | | | | | 3 |
| SOMA | 13 | 6 | 2 | 2 | 3 | 5 | 18 | 13 |

Na análise inicial, com base nos requisitos estabelecidos, podem ser descartados os veículos que possuirão menos de 10 (dez) anos de uso até 2026, que somam 13 (treze) veículos.

Restam 18 (dezoito) veículos que terão no mínimo 10 de uso até o ano que vem. Não é o objetivo propor a desfazimento/substituição imediata de tais veículos, uma vez que isso oneraria a Administração desnecessariamente, já que desconsidera a análise pontual das demandas.

Abaixo segue a listagem desses 18 (dezoito) veículos:

| ITEM | PLACA | LOCAL | VEÍCULO | ANO | MODEL O | IDADE - ANO BASE 2025 |
|------|----------|-------|---------|------|---------|-----------------------|
| 1 | ABU-5638 | STRE | KOMBI | 1989 | 1989 | 36 |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| 2 | HOE-7179 | SECPLEI | TRANSIT PASSEIROS | 2010 | 2011 | 15 |
|----|----------|---------|-------------------------|------|------|----|
| 3 | HOE-7180 | SECPLEI | TRANSIT PASSEIROS | 2010 | 2011 | 15 |
| 4 | AUW-2169 | STRE | HILUX SW4 SRV 4X4 | 2011 | 2012 | 14 |
| 5 | BAL-5811 | STRE | PAJERO 4X4 HPE D | 2016 | 2016 | 09 |
| 6 | BAY-6103 | STRE | COROLLA XEI 2.0 FLEX | 2016 | 2017 | 09 |
| 7 | BAY-6540 | STRE | COROLLA XEI 2.0 FLEX | 2016 | 2017 | 09 |
| 8 | BAY-6541 | STRE | COROLLA XEI 2.0 FLEX | 2016 | 2017 | 09 |
| 9 | BAY-7290 | STRE | TRAILBLAZER LT 4A | 2016 | 2017 | 09 |
| 10 | BAY-1746 | STRE | COROLLA XEI 2.0 FLEX | 2016 | 2017 | 09 |
| 11 | BAZ-4C11 | SEMP | SPRINTER 415 CDI | 2016 | 2017 | 09 |
| 12 | QNN-5998 | STRE | CARGO 2429 BL | 2016 | 2017 | 09 |
| 13 | QNN-5999 | STRE | CARGO 2429 BL | 2016 | 2017 | 09 |
| 14 | BAY-6902 | STRE | COBALT 1.8 LTZ | 2016 | 2017 | 09 |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| | | | | | | |
|----|----------|------|----------------|------|------|----|
| 15 | BAY-6J06 | STRE | COBALT 1.8 LTZ | 2016 | 2017 | 09 |
| 16 | BAY-6910 | STRE | COBALT 1.8 LTZ | 2016 | 2017 | 09 |
| 17 | BAY-6912 | SEMP | COBALT 1.8 LTZ | 2016 | 2017 | 09 |
| 18 | BAZ-2114 | SEMP | COBALT 1.8 LTZ | 2016 | 2017 | 09 |

O veículo BAZ-4C11 (item 11 da tabela acima) é de uso da Seção de Manutenção Predial, portanto, não fará parte da presente análise, uma vez que este veículo é destinado sob outra perspectiva, pois não faz parte do escopo “transporte” do TRE/PR, mas sim do escopo “manutenção”. Portanto, a análise fica por conta da área, a qual enquadra o veículo como um insumo relacionado à manutenção.

O veículo ABU-5638 (Kombi) não se enquadra mais nas análises objetivas, considerando-se se tratar de patrimônio que faz parte da história do TRE/PR, além disso, este veículo ainda é importante para realizar atendimentos entre os prédios da justiça eleitoral em Curitiba (Sede e Fórum), o que resulta em menos de 100 km/mês. Deste modo não há motivos para substituição do veículo, reduzindo-se a lista para 16 (dezesseis) unidades.

Em relação às vans de passageiro, a HOE-7179 está sendo adaptada para atender ao programa Cidadania Plena (PAD 3645/2024), assim como ocorreu com a van HOE-7180 (PAD 7213/2023), portanto esses veículos não entram, por ora, em lista de desfazimento por possuírem outro escopo, porém, importante notar que não servem mais à STRE para transportar passageiros. Esses veículos serão adaptados para tão somente atender eleitores, desse modo não servirão mais para transporte de pessoas. Porém, esses dois veículos continuarão a ser conduzidos por motoristas da STRE quando demandados pela Secretaria de Planejamento e Logística de Eleições e de Inovação.

Deste modo, restam 14 veículos que devem sofrer análise quanto a outro critério para desfazimento, qual seja, gasto com manutenção, pois veículos com altos valores despendidos desta natureza (acima de 50% do seu valor atual) tornam-se antieconômicos. Abaixo segue lista com os valores gastos com manutenção dos 14 veículos bem como a relação “custo manutenção/valor tabela FIPE”:



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| ITEM | PLACA | LOCAL | VEÍCULO | ANO | MODEL O | IDADE | VALOR (FIPE) | MANUTENÇÃO (DESDE 2017) | % EM RELAÇÃO AO VALOR DA FIPE |
|------|----------|--------|--------------|------|---------|-------|----------------|-------------------------|-------------------------------|
| 1 | AUW-2169 | STRE | HILUX | 2011 | 2012 | 14 | R\$ 125.120,00 | R\$28.926,72 | 23,12% |
| 2 | BAL-5811 | STRE | PAJERO | 2016 | 2016 | 9 | R\$ 164.070,00 | R\$ 38.264,18 | 23,32% |
| 3 | BAY-6902 | SECJUD | COBALT | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 53.541,00 | R\$ 6.436,31 | 12,02% |
| 4 | BAY-6J06 | STRE | COBALT | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 53.541,00 | R\$20.714,80 | 38,69% |
| 5 | BAY-6910 | STRE | COBALT | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 53.541,00 | R\$ 29.777,05 | 55,62% |
| 6 | BAY-6912 | SEMP | COBALT | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 53.541,00 | R\$ 23.713,39 | 44,29% |
| 7 | BAZ-2114 | SEMP | COBALT | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 53.541,00 | R\$ 28.852,03 | 53,89% |
| 8 | BAY-6103 | STRE | COROLLA | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 88.982,00 | R\$ 13.425,29 | 15,09% |
| 9 | BAY-6540 | STRE | COROLLA | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 88.982,00 | R\$ 12.637,14 | 14,22% |
| 10 | BAY-6541 | STRE | COROLLA | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 88.982,00 | R\$ 16.510,95 | 18,57% |
| 11 | BAZ-1746 | STRE | COROLLA | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 88.982,00 | R\$ 8.252,50 | 9,28% |
| 12 | BAY-7290 | STRE | TRAILBLAZER | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 128.590,00 | R\$61.903,69 | 48,14% |
| 13 | QNN-5998 | STRE | CARGO 2429BL | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 308.008,00 | R\$ 82.708,69 | 26,85% |
| 14 | QNN-5999 | STRE | CARGO 2429BL | 2016 | 2017 | 9 | R\$ 308.008,00 | R\$ 81.087,58 | 26,33% |

O veículo Hilux (placas AUW-2169), muito embora tenha quase 10 anos de utilização, não atingiu nem 25% do seu valor com gastos em manutenção, por tanto, trata-se de veículo bem conservado e possui muito utilidade por se tratar de automóvel grande e seguro, muito útil em viagens. A mesma análise serve para o veículo Pajero (placas BAL-5811), e esse ainda possui 5 anos a menos de tempo de fabricação em relação a Hilux. Ademais trata-se de categoria de veículo que possui alto custo para reposição.

Os veículos Corolla possuem baixíssimo gasto de manutenção, todos estão abaixo de 20% desse custo em relação ao valor atualizado da FIPE.

Da mesma forma, os dois caminhões FORD CARGO possuem baixo custo de manutenção, além de terem um altíssimo custo de reposição.

Sendo assim, restam os 05 veículos Cobalt e a Trailblazer BAY-7290. Sendo que dois Cobalts estão emprestados à Seção de Manutenção Predial, a qual está tratando em processo à parte a reposição dos seus veículos.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Muito embora dois veículos Cobalt não tenham atingido 50% do custo de manutenção (placas BAY-6902 e BAY-6J06), trata-se de automóvel que deve ser substituído por veículos mais versáteis que o Cobalt, ou seja, veículos que possuam característica multiuso: atendimento de autoridades, viagens longas, viagens curtas, utilização urbana, utilização razoável de bagageiro de carga (mais de 400 litros). No mercado atual a categoria que atenderia o TRE-PR seria **sedan médio**. Este segmento reúne dimensões adequadas para caracterizá-lo como de multiuso, quais sejam, comprimento mínimo de 4,60m, largura mínima de 1,75, distância entre eixos mínima de 2,65m, além de porta-malas de no mínimo 450 litros. São veículos mais seguros e robustos para viagens (há alta demanda no tribunal).

Sendo assim, poder-se-ia pensar no desfazimento dos cinco veículos Cobalt e no veículo Trailblazer placas BAY-7290 com sua consequente reposição, o que justifica este o presente estudo técnico preliminar. Porém, repisa-se que hoje a STRE utiliza apenas 03 (três) veículos Cobalt (os outros 02 (dois) estão com a Seção de Manutenção Predial que está tratando a parte a aquisição de seus veículos) e o veículo Trailblazer. Deste modo, a STRE ficaria com 04 veículos a menos, perda essa que deverá ser reposta por meio da presente contratação.

3. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

O escopo deste estudo é realizar a análise das soluções de transporte existentes no mercado, verificando as possíveis alternativas, e se elas podem se adequar às necessidades deste regional, comparando as vantagens e desvantagens, trazendo à Administração subsídios para a tomada de decisão quanto à forma mais vantajosa de contratação.

Diante disso, conclui-se que os resultados pretendidos são a melhoria da eficiência e eficácia na realização dos serviços de transporte deste Tribunal.

4. HOUVE PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL - PCA²?

NÃO

Inicialmente havia a previsão dessa contratação para 2025, porém após ajustes orçamentários, houve o corte destinado para gastos de reposição de automóveis. No entanto, pela possibilidade de sobra orçamentária para 2025, optou-se por realizar esta contratação.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

5. HISTÓRICO DAS CONTRATAÇÕES SIMILARES

Foi realizada pesquisa de contratações similares anteriores do TRE-PR, como forma de identificar soluções semelhantes que possam se adequar à demanda da Administração?

SIM

| CONTRATAÇÕES ANTERIORES DO TRE/PR | | | |
|-----------------------------------|---------|---|-------------|
| PAD ou EDITAL | CT | OBJETO | Doc. |
| 36313/2022 | 47/2023 | Fornecimento de combustível e manutenção de veículos, com fornecimento de peças para a frota do TRE/PR, com sistema de gerenciamento on-line e em tempo real. | 210695/2023 |
| 4030/2021 | 45/2022 | Transporte de passageiro por demanda (táxi) | 106705/2022 |
| 2661/2021 | 41/2021 | Contratação de serviços de condução de veículos oficiais (motoristas) | 130534/2021 |
| 22036/2024 | 97/2024 | Aquisição de van de passageiros | 480410/2024 |

Foi realizada pesquisa de contratações similares em outros órgãos, como forma de identificar soluções semelhantes que possam se adequar à demanda da Administração?

SIM

| ÓRGÃO | PREGÃO | OBJETO | Doc. |
|--------|-------------|--|------|
| TJ-PR | CT 05/2020 | Contratação de motoristas | |
| TJ-PR | CT 29/2024 | Contrato de manutenção de veículos | |
| TJ-PR | CT 122/2021 | Contrato de locação de veículos de luxo | |
| TRE-RS | CT 24/2022 | Contrato de serviço de transporte de passageiros por demanda | |
| TJ-PR | CT 220/2023 | Contrato de locação de veículos básicos | |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO & QUADRO COMPARATIVO DAS SOLUÇÕES

SOLUÇÃO 1 :

AQUISIÇÃO DE FROTA E CONTRATAÇÃO DE MOTORISTAS

Descrição: Este é o formato que atualmente predomina no TRE-PR. Sua forma de execução consiste basicamente em aquisições de veículos tanto para transporte de passageiros como de carga, além de contratação de mão de obra especializada na condução destes veículos.

Como consequência desta solução, há necessidade de contratações acessórias, como a de uma solução completa para gestão de frotas, por meio de empresa intermediadora que possua empresas credenciadas, as quais prestem todos os serviços necessários para que os veículos estejam em perfeitas condições de rodagem (manutenção e combustível), além de contrato de seguro para toda a frota.

Hoje, temos os contratos 47/2023 (serviços de manutenção e combustível), o contrato 41/2021 (serviço de motoristas) e o contrato de seguro 05/2022.

| <i>Estimativa Preliminar de valor</i> | <i>Será descrito no item 7</i> |
|---------------------------------------|--|
| <i>Vantagem</i> | <ul style="list-style-type: none"><i>Não há ruptura na cultura estabelecida de utilização de serviços de transporte;</i><i>Flexibilidade de atendimento a vários tipos de demanda (Transporte de autoridades, servidores, terceirizados, estagiários, visitantes, além do transporte de cargas);</i><i>Disponibilidade imediata dos motoristas caso não esteja em atendimento;</i> |
| <i>Desvantagem</i> | <ul style="list-style-type: none"><i>Necessidade de vários contratos acessórios (manutenção veicular, seguro, combustível; rastreamento) gerando maiores custos administrativos;</i><i>Indisponibilidade de veículo por manutenção;</i><i>Risco de descontinuidade das atividades do</i> |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| | |
|--|--|
| | <p>tribunal por indisponibilidade de veículos/motoristas;</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Tendência de maior custo, tendo em vista todos os outros gastos inerentes (combustível, manutenção, seguro, rastreamento, licenciamento anual, depreciação da frota).</i>• <i>Possibilidade aumentada de pagamento de ociosidade em períodos com menos demanda.</i> |
| SOLUÇÃO 2: | CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE (TÁXI, APP) POR DEMANDA |
| DESCRIÇÃO: Esta solução consiste em contratar empresa que gerencie atendimentos sob demanda por meio de aplicativos (99 táxi, uber, por exemplo) e táxis. | Ressalta-se que o tribunal já possui hoje um contrato com esse objeto, contrato 45/2022. Porém, é utilizado de maneira complementar à solução 01. |
| <i>Estimativa Preliminar de valor</i> | <i>Será descrito no item 7</i> |
| <i>Vantagem</i>  | <ul style="list-style-type: none">• <i>Facilidade no incremento de controle de gastos por áreas do Tribunal;</i>• <i>Possibilidade extremamente remota de indisponibilidade dos serviços, uma vez que as empresas possuem muitos taxistas à disposição;</i>• <i>Praticidade e agilidade de utilização pelos demandantes no caso de uso de aplicativos;</i>• <i>Disponibilidade durante 24 horas por dia;</i>• <i>Capilaridade;</i>• <i>Tendência de custo mais baixo para Administração tendo em vista a desnecessidade dos vários outros contratos (combustível, manutenção, seguro, rastreamento, licenciamento anual);</i>• <i>Sem custos de depreciação de veículos;</i> |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Menos contratos para a Administração gerir; |
| Desvantagem 🤢 | <ul style="list-style-type: none">• Tendo em vista a possibilidade de utilização direta pelo demandante, pode ocorrer utilizações indevidas porquanto os chamados não passariam pelo crivo da STE;• Não atende as demandas de transporte de cargas do tribunal. |
| SOLUÇÃO 3: | LOCAÇÃO DA FROTA E CONTRATAÇÃO DE MOTORISTAS |
| Descrição: Outra solução apresentada pelo mercado é a locação de veículos em vez da manutenção de frota própria. Manter-se-iam os motoristas terceirizados para a condução dos veículos locados. | |
| <i>Estimativa Preliminar de valor</i> | <i>Será descrito no item 7</i> |
| Vantagem 🤗 | <ul style="list-style-type: none">• Não há ruptura na cultura estabelecida de utilização de serviços de transporte;• Flexibilidade de atendimento a vários tipos de demanda (Transporte de autoridades, servidores, terceirizados, estagiários, visitantes, além do transporte de cargas);• Disponibilidade imediata dos motoristas caso não esteja em atendimento;• Possibilidade de extensão do contrato para os cartórios em período eleitoral, sem a necessidade de contrato adicional pela SECPLIE;• Desnecessidade de contratos acessórios de manutenção e seguro.• Sem gastos de licenciamento e depreciação.• Disponibilidade permanente de veículos em estado de novo |
| Desvantagem 🤢 | <ul style="list-style-type: none">• Necessidade de manutenção de contrato de |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

| | |
|---|--|
| | <p><i>abastecimento;</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Risco de descontinuidade das atividades do tribunal por indisponibilidade de motoristas;</i> |
| SOLUÇÃO 4: | UTILIZAÇÃO DE MAIS DE UMA SOLUÇÃO DENTRE AS TRÊS PRIMEIRAS |
| <p>Descrição: Esta solução consistiria na adoção de mais um de modelo de prestação de serviço de transportes, o que atualmente já ocorre, pois utiliza-se o contrato de motoristas para condução de frota própria e contrato de transporte por demanda (táxi). A principal análise que teria que ser feita para esta solução seria verificar a adequada proporcionalidade de cada solução individual na totalidade das demandas do Tribunal.</p> | |
| <i>Vantagem</i>  | <ul style="list-style-type: none">• <i>As vantagens inerentes a cada solução já acima pontuadas.</i> |
| <i>Desvantagem</i>  | <ul style="list-style-type: none">• <i>As desvantagens inerentes a cada solução já acima pontuadas, porém elas seriam muito atenuadas exatamente pela complementariedade que cada uma exerceria sobre a outra.</i> |

7. ANÁLISE DOS CUSTOS DAS SOLUÇÕES

SOLUÇÃO 1: AQUISIÇÃO DE FROTA E CONTRATAÇÃO DE MOTORISTAS

Os custos envolvidos nesta solução são divididos em custos fixos, ou seja, aqueles que não sofrem redução e independentemente das demandas serão obrigatoriamente existentes e os custos variáveis, os quais oscilam de acordo com o número de demandas.

Os custos fixos desta solução são os valores dos postos de trabalho dos motoristas, do rastreamento dos veículos, do seguro e do licenciamento da frota. As variáveis são as diárias e as horas extras dos motoristas, combustível e manutenção.

Além desses custos, deve-se considerar também a depreciação da frota, uma vez que ela impacta diretamente nos custos, pois a Administração em algum momento terá que arcar com os gastos de substituição da mesma.

Fazendo-se um levantamento de todos esses gastos para o ano de 2024 e 2025 (até junho) chegou-se a um valor do custo por quilômetro rodado de **R\$ 3,81 (três reais e oitenta e um**



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

centavos). Importante registrar que para se chegar ao valor da depreciação, utilizou-se o valor médio da depreciação anual desde 2016, tendo em vista que os valores de depreciação variam muito ano a ano dependendo da renovação da frota. A planilha com os cálculos dos custos seguem abaixo:

| 1 | QUILÔMETROS RODADOS | |
|-------|---|-------------------------|
| 1.1 | ANO | 2024 e 2025 (até junho) |
| 1.1.1 | QUANTIDADE | 1.078.908,69 |
| 2 | CUSTOS FIXOS | |
| 2.1 | ITEM | 2024 e 2025 (até junho) |
| 2.1.1 | MOTORISTAS - POSTOS DE TRABALHO | 1.208.902,48 |
| 2.1.2 | RASTREAMENTO DE VEÍCULO | 15.281,81 |
| 2.1.3 | SEGURO | 110.812,13 |
| 2.1.4 | LICENCIAMENTO/DPVAT | 5.456,40 |
| 2.1.5 | TOTAL CUSTOS FIXOS | 1.340.452,82 |
| 2.2 | VALOR CUSTO FIXO/KM | 1,24 |
| 3 | CUSTOS VARIÁVEIS | |
| 3.1 | ITEM | 2024 e 2025 (até junho) |
| 3.1.1 | MOTORISTAS - HORAS EXTRAS | 154.162,23 |
| 3.1.2 | MOTORISTAS - DIÁRIAS | 278.470,00 |
| 3.1.3 | COMBUSTÍVEL | 990.117,87 |
| 3.1.4 | MANUTENÇÃO | 560.265,78 |
| 3.1.7 | TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS | 1.983.015,88 |
| 3.2 | VALOR CUSTO VARIÁVEL/KM | 1,84 |
| 4 | CUSTO TOTAL (FIXO + VARIÁVEL) TOTAL | 3.323.468,70 |
| | CUSTO TOTAL (FIXO + VARIÁVEL) km | 3,08 |
| 5 | DEPRECIAÇÃO | |
| 5.1 | ITEM | |
| 5.2 | DEPRECIAÇÃO MÉDIA ANUAL DE 2016 A 2025(junho) | 0,73 |
| 6 | CUSTO TOTAL + DEPRECIAÇÃO | 3,81 |

SOLUÇÃO 2: CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE (TÁXI, APP) POR



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

DEMANDA

A apuração do valor do quilômetro rodado nessa solução foi realizada somando-se todos os valores das corridas feitas (inclusive viagens) e dividindo-se pelo total de quilômetros rodados. Todas essas informações são fornecidas mensalmente pelo fornecedor do atual contrato de táxi. Para o ano de 2024 e 2025 (até junho), apurou-se o valor de **R\$ 4,69** (quatro reais e sessenta e nove centavos) o quilômetro rodado. Importante registrar que desse cálculo foram excluídos os plantões de véspera e dia das eleições realizados por esse contrato, uma vez que se trata de serviço diferenciado para atender especificamente os finais de semana de eleições e que não seria um justo parâmetro de comparação, ademais, esse atendimento seria impossível de ser realizado pelas outras soluções.

SOLUÇÃO 3: LOCAÇÃO DA FROTA E CONTRATAÇÃO DE MOTORISTAS

Os custos desta solução são os mesmos da solução 1, com exceção dos gastos com manutenção da frota, seguro veicular, rastreamento, licenciamento e depreciação.

A estimativa de gasto com a solução 3, foi baseada em preços Contrato 05/2025 da Câmara dos Deputados, Contrato 54291/2025 da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal, Contrato 05/2025 da Agência Nacional de Transporte Terrestre e Contrato 37/2025 da Prefeitura Municipal de Santa Luzia-MG.

Foi realizado o estudo para o ano de 2024 e 2025 (até junho). Para as demandas da STRE consideramos nesse período 09 (nove) postos de trabalho, sendo 01 (um) supervisor e mais 08 (oito) motoristas. Seriam necessários 02 (dois) SUV's de luxo, 07 (seis) sedans de luxo, 02 (dois) vans de passageiros, 03 (três) caminhões e 01 sedan médio.

Para as atribuições da Seção de Manutenção Predial consideramos os atuais 06 veículos (utilitários - 02 maiores do tipo furgão e 04 menores do tipo Fiorino) destinados a essa unidade. Seção de Segurança Institucional e Inteligência 02 veículos (um SUV médio e um sedan médio).

Preço médio mensal dos veículos:

SUV de luxo: R\$ 9.950,00 - 02 unidades;

SUV médio: R\$ 3.300,00 - 1 unidade;

Sedan de luxo: R\$ 4.300,00 - 07 unidades;

Sedan médio: R\$ 3.900,00 - 02 unidades;

Van de passageiro: R\$ 10.900,00 - 02 unidades;

Caminhão: R\$ 17.500,00 - 03 unidades.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Utilitários furgão : R\$ 7.850,00 - 02 unidades

Utilitário médio: R\$ 3.000,00 - 04 unidades

Deste modo, o dispêndio mensal dos 23 veículos necessários seria de R\$ 163.100,00 (cento e sessenta e três mil e cem reais), o que resultaria em um gasto para o ano de 2024 até 2025 (até junho) de R\$ 2.935.800,00 (dois milhões, novecentos e trinta e cinco mil e oitocentos reais). O custo do quilômetro rodado ficaria no valor de **R\$ 5,16** (Cinco reais e dezesseis centavos). Abaixo seguem os cálculos:

| 1 QUILÔMETROS RODADOS | | |
|--|---|--------------------------------|
| 1.1 | ANO | 2024 e 2025 (até junho) |
| 1.1.1 | QUANTIDADE | 1.078.908,69 |
| | | |
| 2 CUSTOS FIXOS | | |
| 2.1 | ITEM | 2024 e 2025 (até junho) |
| 2.1.1 | MOTORISTAS - POSTOS DE TRABALHO | 1.208.902,48 |
| 2.1.2 | LOCAÇÃO DE VEÍCULOS | 2.935.800,00 |
| 2.1.3 | TOTAL CUSTOS FIXOS | 4.144.702,48 |
| 2.2 | VALOR CUSTO FIXO/KM | 3,84 |
| | | |
| 3 CUSTOS VARIÁVEIS | | |
| 3.1 | ITEM | 2024 e 2025 (até junho) |
| 3.1.1 | MOTORISTAS - HORAS EXTRAS | 154.162,23 |
| 3.1.2 | MOTORISTAS - DIÁRIAS | 278.470,00 |
| 3.1.3 | COMBUSTÍVEL | 990.117,87 |
| 3.1.4 | TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS | 1.422.750,10 |
| 3.2 | VALOR CUSTO VARIÁVEL/KM | 1,32 |
| 4 CUSTO TOTAL (FIXO + VARIÁVEL) TOTAL | | 5.567.452,58 |
| | CUSTO TOTAL (FIXO + VARIÁVEL = TOTAL) km | 5,16 |

8. ANÁLISE QUANTO AO TIPO DE VEÍCULO (MOTORIZAÇÃO)

Essa análise leva em consideração a aquisição de 02 veículos da categoria sedan compacto, ou seja, considerando que o veículo trailblazer de placas BAY-7290 poderia ser substituído por um



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

veículo médio, uma vez que há outros dois veículos da categoria SUV sendo utilizados pelo tribunal.

Tecnologias de propulsão:

A evolução da motorização veicular tem proporcionado alternativas mais eficientes e sustentáveis ao tradicional motor à combustão interna. As principais tecnologias atualmente em uso incluem: motor à combustão, sistema híbrido completo, sistema híbrido leve (também chamado de micro-híbrido), sistema híbrido com recarga externa (plug in) e motor totalmente elétrico. A seguir, apresenta-se uma descrição técnica de cada uma dessas soluções:

1. Motor à Combustão Interna (Convencional) - (ICE – Internal Combustion Engine)

O motor à combustão interna é o tipo tradicional utilizado em veículos movidos a combustíveis fósseis, como gasolina, etanol ou óleo diesel. O funcionamento baseia-se na queima controlada do combustível dentro de câmaras de combustão, que gera a expansão dos gases e o movimento dos pistões. Este movimento é convertido em energia mecânica que impulsiona o veículo. O motor à combustão é composto por diversos sistemas auxiliares, como o sistema de admissão, ignição, exaustão e arrefecimento.

Vantagens: ampla rede de abastecimento, tecnologia consolidada e custo inicial mais baixo.

Desvantagens: menor eficiência energética, emissão de poluentes e maior custo operacional ao longo do tempo.

2. Sistema Híbrido Completo - (HEV - Hybrid Electric Vehicle)

O sistema híbrido completo combina dois conjuntos propulsores: um motor à combustão interna e um motor elétrico, ambos capazes de movimentar o veículo. A energia elétrica é armazenada em uma bateria que é recarregada por meio da regeneração de energia durante frenagens ou desacelerações, e também por meio do próprio motor à combustão, que atua como gerador.

O sistema de controle eletrônico decide, em tempo real, qual motor será utilizado em determinadas situações, ou se ambos atuarão em conjunto. Em velocidades baixas, geralmente o veículo opera apenas com o motor elétrico; em velocidades mais altas, o motor à combustão assume o controle.

Vantagens: redução no consumo de combustível e nas emissões, sem necessidade de recarga externa.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Desvantagens: custo de aquisição mais elevado e manutenção especializada.

3. Sistema Híbrido Leve - (MHEV - Mild Hybrid Electric Vehicle)

O sistema híbrido leve não possui um motor elétrico capaz de impulsionar o veículo de forma independente. Em vez disso, utiliza um pequeno motor-gerador elétrico, geralmente acoplado ao motor à combustão, que auxilia nas fases de partida, aceleração e retomada de velocidade. Este motor-gerador também é responsável por desligar e religar automaticamente o motor à combustão em paradas rápidas (função "liga-desliga automática"), além de recuperar parte da energia cinética nas frenagens.

Vantagens: redução modesta no consumo de combustível e no nível de emissões, com baixo custo adicional.

Desvantagens: ganhos de eficiência limitados e ausência de tração puramente elétrica.

4. Sistema Híbrido com Recarga Externa - (PHEV - Plug-in Hybrid Electric Vehicle)

O sistema híbrido com recarga externa também combina motor à combustão com motor elétrico, mas diferencia-se por permitir a recarga da bateria por meio de uma fonte externa de energia elétrica, como tomadas residenciais ou estações de recarga. A bateria é de maior capacidade do que nos híbridos convencionais, permitindo que o veículo rode distâncias significativas apenas com o motor elétrico (geralmente entre 30 e 60 km, dependendo do modelo). Nesses veículos há três modos de condução: somente combustão, somente elétrico e a forma híbrida (o carro alterna automaticamente as duas formas).

Quando a carga elétrica se esgota, o veículo passa a funcionar como um híbrido convencional, utilizando o motor à combustão.

Vantagens: possibilidade de rodar trajetos urbanos com energia elétrica, redução expressiva no consumo de combustível e nas emissões locais.

Desvantagens: custo elevado, necessidade de infraestrutura de recarga e maior peso do conjunto.

5. Motor Totalmente Elétrico - (BEV - Battery Electric Vehicle)

O veículo com motor totalmente elétrico é propulsionado unicamente por um motor elétrico alimentado por uma bateria de alta capacidade. A energia elétrica necessária para o



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

funcionamento é obtida exclusivamente por meio da recarga em fontes externas. O motor elétrico proporciona torque instantâneo, resultando em excelente desempenho, e não emite poluentes durante o uso.

A regeneração de energia nas frenagens também auxilia na recarga da bateria e melhora a eficiência energética.

Vantagens: zero emissão local de poluentes, funcionamento silencioso, alta eficiência energética, menor custo de manutenção (menos peças móveis).

Desvantagens: autonomia limitada (dependendo do modelo), necessidade de recarga frequente e dependência de infraestrutura elétrica adequada.

Premissas do estudo (base para cálculos):

- ❖ Não há no mercado veículos sedan médio com as dimensões que atendam o TRE-PR com a tecnologia MHEV - Híbrido leve.
- ❖ As informações de consumo foram obtidas do Programa Brasileiro de Etiquetagem do Inmetro com dados atualizados em 23 de junho de 2025. Importante que para veículos Híbridos Plug in, o INMETRO só realiza o cálculo de consumo no modo somente elétrico e no modo somente a combustão. No modo híbrido esse ETP se baseou no teste realizado pela equipe da Auto Esporte. (<https://autoesporte.globo.com/carros/carros-eleticos-e-hibridos/noticia/2024/07/byd-king-hibrido-consumo-inmetro.ghtml>).
- ❖ Após análise de mercado constatou-se que para a tecnologia PHEV (híbrido plug in) há dois tipos de veículos que se diferenciam pela bateria (GL-8,3 kWh e GS-18,3 kWh), que irão refletir em consumos diferentes, sendo assim consideraremos os dois tipos no estudo.
- ❖ Uso anual: 20.000 km/veículo (total de 200.000 km em 10 anos).
- ❖ Perfil de uso: 50% urbano / 50% rodoviário.
- ❖ Preços de aquisição (Fonte Tabela FIPE. Mês referência: Julho/25). Selecionamos os veículos mais baratos para cada tecnologia de propulsão:

➤ ICE (sedan médio): Corolla GLi 2.0 16V Aut: R\$ 163.919,00 (Cento e sessenta e



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

três mil, novecentos e dezenove reais);

| | |
|--------------------|--|
| Mês de referência: | julho de 2025 |
| Código Fipe: | 002181-4 |
| Marca: | Toyota |
| Modelo: | Corolla GLi 2.0 16V Flex Aut. |
| Ano Modelo: | Zero KM a Gasolina |
| Autenticação | jjh9c9jb3gp |
| Data da consulta | terça-feira, 29 de julho de 2025 07:38 |
| Preço Médio | R\$ 163.919,00 |

➤ HEV (sedan médio): Toyota Corolla Altis Hybrid R\$ 195.199,00 (Cento e noventa e cinco mil, cento e noventa e nove reais);

| | |
|--------------------|--|
| Mês de referência: | julho de 2025 |
| Código Fipe: | 002182-2 |
| Marca: | Toyota |
| Modelo: | Corolla Altis 1.8 16V Aut. (Híbrido) |
| Ano Modelo: | Zero KM a Gasolina |
| Autenticação | kp569yt7rjp |
| Data da consulta | terça-feira, 29 de julho de 2025 08:27 |
| Preço Médio | R\$ 195.199,00 |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- PHEV (sedan médio): BYD King GL (bateria de 8,3 kWh) R\$ 164.450,00 (Cento e sessenta e quatro mil, quatrocentos e cinquenta reais).

| | |
|--------------------|--|
| Mês de referência: | julho de 2025 |
| Código Fipe: | 095012-2 |
| Marca: | BYD |
| Modelo: | King GL 1.5 16V Aut. (Híbrido) |
| Ano Modelo: | Zero KM a Gasolina |
| Autenticação | jj4lps2g77j1f9 |
| Data da consulta | terça-feira, 29 de julho de 2025 08:32 |
| Preço Médio | R\$ 164.450,00 |

- PHEV (sedan médio): BYD King GS (bateria de 18,3 kWh) R\$ 168.393,00 (Cento e sessenta e oito mil, trezentos e noventa e três reais)

| | |
|--------------------|--|
| Mês de referência: | julho de 2025 |
| Código Fipe: | 095011-4 |
| Marca: | BYD |
| Modelo: | King GS 1.5 16V Aut. (Híbrido) |
| Ano Modelo: | Zero KM a Gasolina |
| Autenticação | jprxhkdt5nj1f9 |
| Data da consulta | terça-feira, 29 de julho de 2025 08:42 |
| Preço Médio | R\$ 168.393,00 |



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- BEV (sedan médio): JAC E-J7 R\$ 249.945,00 (Duzentos e quarenta e nove mil, novecentos e quarenta e cinco reais)

| | |
|--------------------|--|
| Mês de referência: | julho de 2025 |
| Código Fipe: | 080035-0 |
| Marca: | JAC |
| Modelo: | E-J7 193cv 5p Aut. (Elétrico) |
| Ano Modelo: | Zero KM a Gasolina |
| Autenticação | msc2pm25m7j1f9 |
| Data da consulta | terça-feira, 29 de julho de 2025 08:48 |
| Preço Médio | R\$ 249.945,00 |

❖ Manutenção ao longo de 10 anos:

- ICE: R\$ 33.500 (em média 20% do valor do automóvel).
- HEV: R\$ 30.150,00 (em média 15% menor que o ICE, por menor desgaste de freios e simplicidade do ciclo térmico, porém acréscimo de 5% pela contingência porquanto a garantia da bateria é de 8 anos).
- PHEV BYD KING GL e GS: R\$ 35.426,25 (em média é cerca de 12,5% mais alto que o híbrido convencional, além de acréscimo de 5% devido à contingência porquanto a garantia é de 8 anos).
- BEV: R\$ 50.000 (é menor que os outros modelos, porém deve ser considerado contingência mais alta, pois a garantia da bateria é de apenas 5 anos).

❖ Garantias/vida útil de baterias:



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- ❖ Corolla HEV: 8 anos ou 200.000 km (o que ocorrer primeiro).
 - ❖ BYD King PHEV GL e GS: 8 anos, km ilimitada; vida útil estimada 25 anos.
 - ❖ JAC E-J7 BEV: 5 anos ou 100.000 km (o que ocorrer primeiro).
-
- ❖ Energia e combustíveis:
 - Gasolina: R\$ 7,00/L.
 - Eletricidade: R\$ 0,72/kWh (valor médio no Paraná).
 - Crédito da Usina Fotovoltaica do TRE-PR: energia consumida na sede é sem custo financeiro; considerou-se, nos cenários elétricos, 80% das recargas na sede e 20% pagas em outras redes.
 - ❖ Consumos:
 - ICE (sedan médio): cidade 11,9km/L e rodoviário 14 km/L.
 - HEV (sedan médio): cidade 17,5km/L e rodoviário 15,2 km/L.
 - PHEV GL (bateria de 8,3 kWh): Há 03 modos de condução: elétrica (35 km de autonomia), combustão e híbrida. Na cidade os consumos são: Para o modo elétrico é de 0,147 kWh/km, para o modo à combustão 17,1km/L e para o modo híbrido 22,6 km/L. Na estrada os números são: Para o modo elétrico é de 0,147 kWh/km, para o modo à combustão 13,6km/L e para o modo híbrido 22,47 km/L.
 - PHEV GS (bateria de 18,3 kWh): Há 03 modos de condução: elétrica (78 km de autonomia), combustão e híbrida. Na cidade os consumos são: Para o modo elétrico é de 0,147 kWh/km, para o modo à combustão 16,4km/L e para o modo híbrido 21,7 km/L. Na estrada os números são: Para o modo elétrico é de 0,147 kWh/km, para o modo à combustão 12,9km/L e para o modo híbrido 21,3 km/L.
 - BEV (sedan médio): autonomia de 263 km e consumo de 0,1389 kWh/km.
 - ❖ Para o cálculo do consumo dos dois modelos PHEV (híbrido Plug in) como há três



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

modos de condução que o usuário pode utilizar (combustão, elétrico e híbrido), estabelecemos a seguinte distribuição de rodagem para melhor retratar o consumo real: BYD KING GS: Dos 100.000 km da utilização urbana, 1/3 (um terço) da quilometragem no modo combustão, 1/3 (um terço) da quilometragem no modo elétrico e 1/3 (um terço) da quilometragem no modo híbrido. Dos 100.000 km da utilização rodoviária, 50.000 km no modo combustão e a outra metade (50.000 km) no modo híbrido.

- ❖ BYD KING GL: Dos 100.000 km da utilização urbana, 2/3 (dois terços) da quilometragem no modo combustão, 1/6 (um sexto) da quilometragem no modo elétrico e 1/6 (um sexto) da quilometragem no modo híbrido. Dos 100.000 km da utilização rodoviária, 3/4 (três quartos) no modo combustão e 1/4 km no modo híbrido.
 - ❖ A diferença de distribuição de quilometragem nos modos de condução entre os modelos do BYD KING acima, explica-se pelo fato de que no modelo GL (bateria de 8,3 kWh) a capacidade da bateria é menor em praticamente a metade do que no modelo GS (bateria 18,3 kWh), o que diminui a utilização da bateria no modelo mais barato, fazendo com que a mobilização de propulsão à combustão seja maior em relação aos modos de condução que utilizam a bateria (modo elétrico e modo híbrido).
-
- ❖ Emissões:
 - ❖ Toyota Corolla GLi (ICE): 103g CO₂ por km.
 - ❖ Toyota Corolla Altis Hybrid(HEV) 79g CO₂ por km.
 - ❖ BYD King GL: 30g CO₂ por km
 - ❖ BYD King GS: 10g CO₂ por km..
 - ❖ Para eletricidade paga, foi utilizado o fator médio nacional 2025 do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação: 28,9 kg CO₂/MWh (0,0289 kg/kWh); nas recargas na sede via crédito da usina fotovoltaica, foi considerado zero emissões operacionais.
 - ❖ Créditos de carbono: R\$ 100/ton de CO₂.
 - ❖ Meta ambiental: necessidade institucional de reduzir 800 tCO₂/ano.

Importante: As premissas acima foram obtidas para o presente ETP. Valores reais dependem de consumo medido, perfil urbano/rodoviário efetivo, política de recarga (e política de implementação de outros carregadores pelo Paraná), contratos de



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

manutenção e da política de descarbonização adotada pelo TRE-PR.

9. ANÁLISE DOS CUSTOS QUANTO AO TIPO DE PROPULSÃO

Abaixo seguem os valores do TCO (Total Cost of Ownership), ou seja, o custo total de propriedade para cada tipo de veículo no período de 10 anos:

Tabela de Custo Total de Propriedade:

| Modelo | Categoria | Aquisição_R\$ | - Combustível_R\$ | - Eletricidade_R\$ | Manutenção_10_anos_R\$ | Créditos_Carbono_R\$ | TCO_10_anos_R\$ |
|-----------------------------------|-----------|---------------|-------------------|--------------------|------------------------|----------------------|-----------------|
| BYD King GS (PHEV) | PHEV | 168393 | 68544,03828 | 705,11 | 35426,25 | 200 | 273268,3983 |
| BYD King GL (PHEV) | PHEV | 164450 | 78843,7934 | 352,555 | 35426,25 | 600 | 279672,5984 |
| JAC E-J7 (BEV) | BEV | 249945 | 0 | 3997,542 | 50000 | 16,05684 | 303958,5988 |
| Toyota Corolla GLi (ICE) | ICE | 163919 | 108823,5294 | 0 | 33500 | 2060 | 308302,5294 |
| Toyota Corolla Altis Hybrid (HEV) | HEV | 195199 | 86052,63158 | 0 | 30150 | 1580 | 312981,6316 |

Tabela consumo:

| Modelo | Litros_totais_10_anos | kWh_totais_10_anos | Custo_combustível_R\$ | Custo_eletricidade_R\$ |
|-----------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|------------------------|
| Toyota Corolla GLi (ICE) | 15546,21849 | 0 | 108823,5294 | 0 |
| Toyota Corolla Altis Hybrid (HEV) | 12293,23308 | 0 | 86052,63158 | 0 |
| BYD King GL (PHEV) | 11263,39906 | 2450 | 78843,7934 | 352,555 |
| BYD King GS (PHEV) | 9792,005468 | 4900 | 68544,03828 | 705,11 |
| JAC E-J7 (BEV) | 0 | 27780 | 0 | 3997,542 |

Tabela de emissão de poluentes:

| Modelo | Emissões_totais_tCO2e_10_anos | Emissões_anuais_tCO2e |
|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Toyota Corolla GLi (ICE) | 20,6 | 2,06 |
| Toyota Corolla Altis Hybrid (HEV) | 15,8 | 1,58 |
| BYD King GL (PHEV) | 6 | 0,6 |
| BYD King GS (PHEV) | 2 | 0,2 |
| JAC E-J7 (BEV) | 0,1605684 | 0,01605684 |

10. OBSERVAÇÕES SOBRE PESQUISA DE MERCADO

Foi realizada pesquisa de mercado especialmente pesquisando contratos administrativos de



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

outros órgãos públicos e percebeu-se que em muitos tribunais há contratações de locações, porém, pontuais para os períodos eleitorais.

Consultou-se os gestores do transporte do Tribunal de Justiça do Paraná. Há uma tendência de troca dos veículos oficiais por veículos locados, porém, naquele egrégio os motivos apontados para tal mudança são os problemas enfrentados com a empresa intermediadora dos serviços de abastecimento e manutenção da frota oficial, situação essa não vivenciada no TRE-PR, uma vez que aqui esse contrato funciona muito bem, sendo inclusive de extrema utilidade para os cartórios do interior utilizarem nos veículos requisitados e locados (época eleitoral).

Finalmente, verificou-se que não há outras soluções para a demanda, a não ser as três apontadas acima, assim como o tipo de motorização.

Em relação às tecnologias de propulsão, verificou-se a existência de 05 tipos: combustão, micro híbrido ou híbrido leve, híbrido pleno, híbrido plug in e elétrico.

11. POSICIONAMENTO DA EQUIPE DE PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO APÓS A ANÁLISE DAS POSSÍVEIS SOLUÇÕES DE MERCADO

Algumas considerações são importantes na eleição da solução que deve ser implementada para as demandas de transporte deste tribunal. Primeiro que a adoção de um único modelo não se mostra adequado, porquanto por mais que se mostre mais econômica a utilização de frota própria e contratação de motoristas (considerando a mensuração do valor do km rodado), a utilização de táxis se mostra extremamente útil para complementar os serviços prestados pela seção, além de ser muito utilizado também nos cartórios eleitorais de todo o estado. Este contrato também é importante para os chamados de urgências que seriam inviáveis para atendermos com motoristas contratados, além, é claro, de ser muito útil em situações em que todos os motoristas não estejam disponíveis.

Diante de tudo isso, considerando as razões econômicas, logísticas e do histórico das demandas da STRE, **sugere-se a manutenção da solução 4** com a utilização de frota própria, contrato com motoristas profissionais e serviço de atendimento por demanda (táxi).

Porém, considerando que o contrato de motoristas está em vigor até 19/09/2026 e o contrato de táxi até 17/07/2027 e que há necessidade de aquisição de 06 (seis) veículos, este estudo embasará apenas uma possível aquisição de veículos, contratação essa que faz parte da solução adotada.

Em relação ao tipo de propulsão, esta equipe julga que a escolha deva recair no modelo Híbrido Plug in (PHEV), especialmente do tipo com bateria de maior capacidade pelas seguintes



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

razões: É o que apresenta o menor custo ao final de 10 anos; Apresenta baixo valor de emissão de gás, ainda que desconsiderássemos o valor de crédito de carbono nos cálculos do custo final; Atende às demandas urbanas e rodoviárias do tribunal, uma vez que possui ótima autonomia resultante da opção de utilização de tecnologia à combustão e elétrica; Reduz a emissão de CO2 contribuindo para a meta do TRE-PR (Redução/compensação de 800 t/ano de CO2 do Programa “Carbono Zero”); Em um primeiro momento não exige grande investimento do tribunal para aumentar o quantitativo de carregadores elétricos, porquanto funciona com a tecnologia à combustão, diferentemente do veículo 100% elétrico que além de exigir uma grande estrutura de carregamento, ainda possui baixíssima autonomia (263 km), o que compromete sobremaneira os roteiros de trabalho. Ademais, será exigido que o contratado forneça um carregador do tipo portátil, o que permitirá que os veículos sejam carregados, embora de uma maneira mais lenta, em qualquer fórum eleitoral. Contudo, o carregamento mais lento não se traduz em problema para os veículos do tipo híbrido plug-in, uma vez que a capacidade da bateria é muito menor que a dos veículos 100% elétricos, sendo assim, recebem uma carga relevante em um curto período de tempo mesmo em carregamentos mais lentos. Ainda em relação aos custos deste tipo de veículo, importante salientar que a estimativa de gasto de combustível que realizamos é do tipo conservadora, pois para sua rodagem urbana estabelecemos que o veículo irá utilizar os três tipos de condução (elétrico, combustão e híbrido) de forma igual, sendo que a tendência para o trânsito urbano é que se utilize de forma mais preponderante os modos elétrico e híbrido, que são as formas mais econômicas.

A escolha por essa categoria de veículo permite à Seção de Transportes, Recebimento e Expedição necessitar de uma quantidade menor de veículos, pois trata-se de veículo com características de multiuso. A aquisição de 03 (três) veículos do modelo escolhido permite substituir os 03 (três) Cobalt e a camionete Trailblazer LT.

A aquisição dos veículos novos garantirá a eficiência no transporte de servidores e materiais, além de contribuir para a segurança dos usuários, conformidade com normas técnicas e redução de impacto ambiental, em alinhamento com as diretrizes de sustentabilidade adotadas pela instituição. Por fim, esta contratação é essencial para a continuidade das atividades judiciais e administrativas com qualidade e segurança.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

12. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A) Sustentabilidade:

- Os veículos fornecidos deverão estar em conformidade com o PROCONVE – Programa de Controle de Poluição de Ar por Veículos Automotores, que tem como objetivo a diminuição e controle dos níveis de emissão de poluentes.
 - Logística reversa / Política Nacional de Resíduos Sólidos: o fornecedor deve assumir a destinação ambientalmente adequada de baterias e componentes ao fim de vida útil, emitindo comprovantes quando acionado.
 - A Comprovação se dará por meio de declaração da empresa contratada de que os veículos cumprem os requisitos do programa, cuja ratificação se dará pela seção gestora por meio de consulta, via internet, disponível pelos órgãos competentes.
 - A exigência posta por este TRE tem subsídio na edição da Resolução nº 18 do CONAMA, que criou o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, coordenado pelo IBAMA, e que veio definir os primeiros limites de emissão para veículos e contribuir para o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar instituídos pelo PRONAR. Em 28 de outubro de 1993, a lei nº 8.723 endossou a obrigatoriedade de reduzir os níveis de emissão dos poluentes de origem veicular, contribuindo para induzir o desenvolvimento tecnológico dos fabricantes de combustíveis, motores e autopeças, e permitindo que veículos nacionais e importados, passassem a atender aos limites estabelecidos.
 - Desde então, os fabricantes devem ter seus protótipos homologados, fazendo com que as montadoras apliquem conceitos de projetos que assegurem um baixo potencial poluidor aos veículos novos e uma taxa de deterioração das emissões ao longo de sua vida útil tão baixa quanto possível. Outro ponto importante é que o controle pelo Programa se dá a partir da classificação dos veículos em razão de seu Peso Bruto Total – PBT.
 - Além de tal exigência, também será inserido que o veículo deverá estar em conformidade com a Resolução nº 01/1993 do CONAMA - que dispõe sobre limites máximos de ruídos para veículos automotores nacionais e importados.
-
- **Indicação de marcas ou modelos:** Constante no item 8.
 - **Da exigência de amostra:** Não se aplica ao presente.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- **Subcontratação:** Não será admitida a subcontratação dos objetos desse estudo.

REQUISITOS TÉCNICOS

- **ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS:**
- Classificação: veículo sedan médio, zero quilômetro;
- Motorização híbrida plug-in com três modos: elétrico puro, combustão e híbrido (gerenciamento automático);
- Autonomia mínima em modo elétrico de 70 km;
- Consumo energético em modo elétrico de no máximo 0,15 kWh/km;
- Consumo (urbano/rodoviário) mínimo em modo híbrido (gestão automática) de 20,0 km/L;
- Consumo urbano mínimo em modo combustão de 15,0 km/L;
- Consumo rodoviário mínimo em modo combustão de 12,0 km/L;
- Compatível com padrão IEC 62196-2 (Tipo 2) para recarga AC, conforme ABNT NBR IEC 61851;
- Dimensões mínimas: 4,60m de comprimento, 1,75m de largura, entre-eixos de no mínimo 2,65m e porta-malas com capacidade mínima de 450L.
- Ano de fabricação do chassis: o ano da compra pela contratante ou posterior;
- Capacidade de transporte de 05 (cinco) pessoas;
- Potência mínima combinada de 200 CV;
- Capacidade mínima da bateria: 18 kWh;
- Pneus e rodas originais de fábrica, sendo que a fabricação dos pneus deverá ser do ano corrente ou, no máximo, no prazo de até 12 (doze) meses anteriores à data de entrega do veículo;
- Freios a disco nas 4 (quatro) rodas;
- Garantia básica de no mínimo 5 anos e de 8 anos para a bateria do sistema híbrido, sem limite de quilometragem;
- Assistência para o acionamento de serviços emergenciais em casos de pane elétrica, mecânica e sinistros disponíveis para utilização durante 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Direção hidráulica ou elétrica;
- Ar-condicionado original de fábrica ou homologado pelo fabricante do veículo;
- Retrovisores externos elétricos, com controle interno;



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- Vidros elétricos;
- Travas elétricas;
- Freios ABS;
- Multimídia;
- 06 (seis) airbags: airbags frontais (motorista e passageiro), airbags laterais (bancos dianteiros) e airbags de cortina (dianteiro e traseiro);
- Carregador portátil com as seguintes especificações:
 - Compatível 110V ou 220V;
 - Fator de proteção mínima: IP65
 - Temperatura de operação: -30º até 50º
 - Tomada padrão de 20A
- Será admitido que a contratada ofereça equipamentos e/ou serviços agregados ao fornecimento do bem, para a gestão/monitoramento/diagnóstico do uso, de falhas e/ou dos prazos de revisões periódicas, desde que sem custo adicional para a contratante e que não haja qualquer impedimento pela fabricante em relação às condições da garantia do veículo.

13. OUTROS REQUISITOS

10.1 QUALIFICAÇÃO TÉCNICA DA LICITANTE

- A licitante deverá comprovar aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, que comprove o fornecimento dos veículos a serem adquiridos.
- Entende-se por compatível em quantidade a revenda de, no mínimo, 1 (um) veículo relativo ao item pertinente.
- O licitante provisoriamente vencedor em um item, que estiver concorrendo em outro item, ficará obrigado a comprovar os requisitos de habilitação cumulativamente, isto é, somando as exigências do item em que venceu às do item em que estiver concorrendo, e assim sucessivamente, sob pena de inabilitação.
- Não havendo a comprovação cumulativa dos requisitos de habilitação, a inabilitação recairá sobre o(s) item (ns) de menor(es) valor(es), cuja(s) retirada(s) seja(m) suficiente(s) para a habilitação do licitante nos remanescentes.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

10.2 QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO FINANCEIRA

- A comprovação da qualificação econômico-financeira será aquela exigida em edital, qual seja: certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica; e, balanço patrimonial apresentado na forma da lei que comprove a boa situação financeira da empresa com índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), superiores a 1 (um). Caso a licitante apresente algum desses índices igual ou inferior a 1 (um), deve comprovar patrimônio líquido mínimo de 5% (cinco por cento) do valor estimado da contratação ou do item pertinente.
- O licitante provisoriamente vencedor em um item, que estiver concorrendo em outro item, ficará obrigado a comprovar os requisitos de habilitação cumulativamente, isto é, somando as exigências do item em que venceu às do item em que estiver concorrendo, e assim sucessivamente, sob pena de inabilitação.
- Não havendo a comprovação cumulativa dos requisitos de habilitação, a inabilitação recairá sobre o(s) item (ns) de menor(es) valor(es), cuja retirada(s) seja(m) suficiente(s) para a habilitação do licitante nos remanescentes.
- A Lei de Licitações faculta à Administração exigir, em alternativa aos índices mínimos de liquidez, a comprovação de capital ou de patrimônio líquido mínimo. A exigência da comprovada e adequada qualificação econômico-financeira da licitante para a execução do objeto protege o interesse público, minimizando o risco de uma empresa sem qualificação econômico-financeira adequada para a execução do objeto ser habilitada para a participação de licitação e vir a ser contratada e, sendo incapaz de executar a avença, a Administração não obter o objeto contratado, em decorrência de descumprimento, pela contratada, das obrigações previstas em legislação específica e/ou no contrato. O patrimônio líquido é o valor contábil que representa a diferença entre ativo e passivo no balanço patrimonial de uma empresa. Em síntese, o patrimônio líquido nada mais é do que o valor contábil que sócios e/ou acionistas têm na empresa em um determinado momento, o valor disponível para fazer a sociedade girar. Ele é um indicador da saúde financeira real e atual da empresa. Por sua vez, o capital social é parte do patrimônio líquido e representa os valores recebidos pela sociedade, dos sócios. No que se refere ao estabelecimento do percentual de comprovação de patrimônio líquido (PL), embora seja permitido exigir até 10% (dez por cento) do valor



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

estimado da contratação, entende-se ser recomendável estabelecer exigência de 5% (cinco porcento), uma vez que se trata de mercado bastante diferenciado, em que há redução do universo de possíveis licitantes, em razão da restrição de atuação geográfica imposta pela Lei Ferrari.

10.3 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO

- Menor preço por item (sedã médio PHEV), desde que atendidos todos os requisitos técnicos mínimos.

14. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Considerando que:

- a solução adotada compreende a utilização de motoristas contratados, veículos próprios e o serviço de transporte por demanda (táxi);
- o contrato de motoristas vigerá até 19/09/2026 e de táxi até 17/07/2027;
- o contrato de motoristas compreende 9 (nove) postos, sendo de 01 (um) motorista supervisor, 02 (dois) motoristas de autoridades e 06 (seis) motoristas administrativos;
- por este estudo chegou-se à conclusão de que há necessidade de reposição de 03 veículos.

Sendo assim, segue a descrição da solução abaixo.

O objeto compreende o fornecimento de veículos administrativos de transporte de pessoal e carga. O quantitativo é de 03 veículos.

11.1 Da entrega

- O transporte, carga e descarga dos veículos no local de entrega, assim como a montagem (quando necessária) serão de exclusiva responsabilidade da contratada.
- O prazo de entrega será de 60 (sessenta) dias, contados da emissão e remessa da nota de empenho, podendo ser prorrogado, por até igual período, mediante pedido formal devidamente motivado da Contratada, desde que haja prévia anuência formal da Contratante.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

- A entrega dos veículos adquiridos ocorrerá na sede do TRE-PR.
- Para os veículos de transporte de pessoal e/ou de carga, será admitida a rodagem do veículo novo, unicamente no trajeto a partir do pátio da fabricante ou da revendedora no sentido ao endereço da empresa responsável pela instalação de implemento, se houver, e ao endereço de entrega, observado o limite máximo 6 (seis) mil quilômetros de deslocamento, sendo vedados desvios de rota não justificados.
- A escolha pelo deslocamento do veículo para entrega à Contratante por meio não embarcado; ou seja, por rodagem, está vinculada à liberação do acompanhamento da localização em tempo real para a Contratante, desde o início do trajeto até o final da rodagem, seja para continuidade do deslocamento por meio embarcado ou por ocorrência da chegada ao endereço de entrega estabelecido pela Contratada, respeitadas as regras do edital de licitação e anexos aplicáveis à entrega dos bens adquiridos.
- O ato de entrega do(s) veículo(s) compreende a realização de procedimentos de entrega técnica para servidor ou comissão designada pela autoridade competente da conveniente contratante, e deverá ser conduzida por técnico da contratada, devidamente qualificado para transmitir informações técnicas qualificadas sobre o funcionamento, operação e conservação dos veículos.
- A entrega técnica terá duração mínima de 1 (uma) hora para os veículos administrativos e de transporte de pessoal e de 2 (duas) horas para os veículos de carga, e contemplará, no mínimo, a demonstração do correto emprego das funcionalidades, dos comandos de operação, dos dispositivos de segurança do veículo, bem como dos procedimentos de manutenção básica e de uso da solução de telemetria, quando aplicável, sem ônus adicionais para a Contratante.
- O recebimento provisório do veículo dar-se-á com a conclusão da entrega técnica, pelo servidor ou comissão designada pela autoridade competente da conveniente contratante para receber o bem.
- O bem será recebido definitivamente na mesma ocasião e pelo mesmo servidor ou comissão, após a verificação da qualidade e consequente aceitação, mediante termo circunstaciado, assinatura em documento fiscal ou em termo de recebimento, modelo da fornecedora.
- O recebimento definitivo não ocorrerá, devendo o veículo ser rejeitado, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes no termo de referência e na proposta ou se constatada qualquer falha ou defeito, devendo ser substituído no



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

prazo de até 5 (cinco) dias, prorrogáveis por igual período, a contar da notificação da contratada, às suas custas.

- A rejeição total ou parcial não prejudica a aplicação de penalidade(s) administrativa(s) e o prazo de garantia do bem contará a partir da data em que ocorrer a aceitação plena e o recebimento definitivo.
- Ao servidor ou comissão de recebimento do veículo, a contratada deverá entregar, também, no mínimo: a) 1 (um) manual do proprietário; b) 1 (um) termo e manual de garantia do veículo; c) 1 (um) manual de manutenção do veículo; d) Relação da rede de assistência técnica no Brasil.

15. ESTIMATIVA DE QUANTIDADE e ESTIMATIVA DE VALOR PARA A CONTRATAÇÃO

Quantidade: 3 (três) unidades.

Preço unitário de referência: R\$ 168.393,00 (BYD King GS).

TCO estimado 10 anos por unidade (referência do estudo): ~R\$ 273.268,40 (aquisição + energia + manutenção + créditos de carbono).

Previsão orçamentária total: $3 \times \text{R\$ 168.393,00}$, totalizando R\$ 505.179,00 (quinhentos e cinco mil, cento e setenta e nove reais).

16. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

a) É tecnicamente viável dividir a solução?

NÃO Justifique em caso negativo: Em se tratando de um único item não é possível seu parcelamento.

b) É economicamente viável dividir a solução?

Não aplicável

c) Existe perda de escala ao dividir a solução?

Não aplicável

d) Há o melhor aproveitamento do mercado e ampliação da competitividade ao dividir a solução?



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Não aplicável

- e) O custo para a gestão de vários contratos frente às vantagens com a unificação indica a divisão do objeto?

Não aplicável

Conclusão: Considerando o acima exposto, a contratação global é a que melhor atende a demanda.

17. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELO TRE-PR PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

| PROVIDÊNCIA | DESCRIÇÃO |
|---|-----------|
| Observação: Não se aplica a presente contratação. | |

18. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

| PAD | OBJETO |
|------------|---|
| 26449/2022 | Contratação de serviços de rastreamento da frota de veículos oficiais do TRE/PR (rastreadores) Contrato 04/2023 |
| 36313/2022 | Contratação de fornecimento de combustíveis de manutenções - Contrato 47/2023 |
| 2661/2021 | Contratação de motoristas - Contrato 41/2021 |
| 11714/2021 | Contratação de seguro veicular- Contrato 05/2022 |

19. IMPACTOS AMBIENTAIS

19.1 Contexto e diretriz institucional

O Tribunal Regional Eleitoral do Paraná mantém o compromisso com a sustentabilidade e a meta institucional do programa “Carbono Zero”, que prevê a redução anual de 800 tCO₂e. No contexto de renovação da frota, a seleção de sedãs médios híbridos plug-in (PHEV) busca reduzir emissões operacionais, melhorar a qualidade do ar local (sobretudo em uso urbano) e diminuir ruído veicular em trechos percorridos em modo elétrico, preservando a capacidade operacional para rotas em todo o Estado.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Adicionalmente, o TRE-PR dispõe de geração fotovoltaica própria, com compensação de energia junto à Copel, o que viabiliza recargas com custo marginal nulo e emissões operacionais zero quando realizadas na sede (premissa: 80% das recargas). Para recargas externas (estimativa 20%), considera-se o fator médio nacional 28,9 kg CO₂/MWh (0,0289 kg/kWh).

19.2 Metodologia de quantificação

A mensuração considera emissões em uso (operacionais) durante 10 anos, com 20.000 km/ano por veículo (50% urbano; 50% rodoviário). Adotam-se os fatores de emissão por quilômetro informados:

PHEV BYD King GS: 10 g CO₂/km (0,010 kg/km).

Referência ICE (Corolla GLi): 103 g CO₂/km (0,103 kg/km).

Para veículos elétricos em recargas na sede (energia compensada por geração FV), as emissões operacionais são consideradas nulas; nas recargas pagas externas, aplica-se o fator de 0,0289 kg CO₂/kWh.

19.3 Resultados – emissões em uso e redução obtida

Por veículo (PHEV BYD King GS)

Quilometragem anual: 20.000 km

Fator de emissão operacional: 0,010 kg CO₂/km

Emissões anuais estimadas: 0,20 tCO₂e/ano

Emissões em 10 anos: 2,0 tCO₂e

Comparativo com referência a combustão (ICE):

ICE (103 g/km) ⇒ 2,06 tCO₂e/ano

Redução por veículo: ≈ 1,86 tCO₂e/ano (2,06 – 0,20)

Redução em 10 anos por veículo: ≈ 18,6 tCO₂e

19.4 Outros impactos ambientais positivos

Qualidade do ar urbano: redução de emissões locais de NO_x e material particulado (MP) nos trajetos em modo elétrico, com benefício direto a pedestres, ciclistas e áreas sensíveis (hospitais, escolas, centros cívicos).



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

Ruído veicular: operação em modo elétrico em baixa velocidade reduz poluição sonora, especialmente em horários e áreas de maior sensibilidade.

Eficiência energética: o uso predominante de energia elétrica em deslocamentos urbanos melhora a eficiência, sobretudo dada a geração fotovoltaica do TRE-PR, que reduz a emissão de gases de efeito estufa e a exposição à volatilidade de combustíveis fósseis.

19.5 Gestão de resíduos e baterias

As baterias de tração de tecnologia PHEV possuem garantia mínima de 8 anos (política do fabricante), reduzindo risco de substituição prematura. O fornecedor deverá assumir responsabilidade de logística reversa (conforme princípios da PNRS), garantindo destinação ambientalmente adequada de baterias e componentes ao fim da vida útil, com comprovantes de rastreabilidade quando acionado.

19.6 Riscos ambientais e medidas de mitigação

Disponibilidade de recarga externa: tratados por meio da hibridização plug-in (autonomia total garantida pelo motor a combustão) e pela possibilidade futura de expansão de pontos de recarga nos polos regionais (wallbox AC).

Eventual aumento de emissões em recargas pagas: mitigado pelo alto percentual de recargas na sede (80%) e pelo baixo fator de emissão da rede adotado; o impacto residual é baixo e compensável por créditos.

Fim de vida de componentes perigosos: mitigado por cláusulas contratuais de logística reversa.

19.7 Legislação

Ademais, para minimizar os possíveis impactos ambientais da presente contratação a contratada deverá observar, rigorosamente, a regulamentação pertinente à sustentabilidade e preservação:

- Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986, dispõe sobre a criação do Programa de controle de poluição do ar por veículos automotores – Proconve;
- Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências;
- Resolução Conama 433, de 13 de julho de 2011, dispõe sobre a inclusão no Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - Proconve e estabelece limites máximos de emissão de ruídos para máquinas agrícolas e rodoviárias novas;
- Resolução Conama 490, de 16 de novembro de 2018, estabelece a Fase Proconve P8



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

de exigências do Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - Proconve para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências;

- Resolução Conama 492, de 20 de dezembro de 2018, estabelece as Fases Proconve L7 e Proconve L8 de exigências do Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores- Proconve para veículos automotores leves novos de uso rodoviário, altera a Resolução Conama nº 15/1995 e dá outras providências;
- Resolução Conama 493, de 24 de junho de 2019, estabelece a Fase Promot M5 de exigências do programa de controle da poluição do ar por motociclos e veículos similares – Promot para controle de emissões de gases poluentes e de ruído por ciclomotores, motociclos e veículos similares novos, altera as Resoluções Conama nº 297/2002 e 432/2011, e dá outras providências.

20. ANÁLISE DE PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIO DE EMPRESAS OU COOPERATIVAS

- CONSÓRCIO: Não será permitida a participação de empresas consorciadas, conforme prevê o art. 8º, da Portaria DG/TRE-PR nº 591/2022, que estabelece: “Exceto quando demonstrada a vantajosidade no caso concreto, decorrente da complexidade técnica ou grande vulto da contratação, não será autorizada a participação de consórcio.
- COOPERATIVA: Será permitida a participação de cooperativas, observadas as exigências contidas no art. 16 da Lei 14.133/21.

21. JUSTIFICATIVA PARA REGISTRO DE PREÇOS

A necessidade de substituição de sedãs decorre de baixas patrimoniais por doações supervenientes e do aproveitamento de sobras orçamentárias ao longo do exercício, o que recomenda mecanismo que viabilize contratações futuras e eventuais sem obrigatoriedade de contratação imediata. O SRP atende exatamente a esse cenário, pois registra preços e condições e permite contratar apenas quando houver necessidade e disponibilidade de crédito, ademais evita múltiplas licitações fragmentadas em fim de exercício, assegura padrão técnico (sedã médio PHEV) e estabilidade de preços por período determinado, favorecendo o atendimento ágil às demandas de substituição e expansão. Pelas razões acima expostas também é sugerida a sua prorrogação conforme o art. 84 da Lei nº 14.133/2021 que fixa a



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

vigência da Ata de Registro de Preços (ARP) em 1 ano, prorrogável por igual período, desde que mantida a vantajosidade do preço e previsto no edital. Essa prorrogação é a solução adequada para cobrir possíveis novos desfazimentos de veículos que ocorram no segundo exercício.

22. DIVULGAÇÃO DE INTENÇÃO DE REGISTRO DE PREÇOS

Nos termos do art. 86 da Lei nº 14.133/2021 e do art. 9º do Decreto nº 11.462/2023, este órgão, na condição de gerenciador, divulgará IRP no Portal Nacional de Contratações Públicas (prazo mínimo: 8 dias úteis) para possibilitar a manifestação de outros órgãos/entidades e consolidar a estimativa total de quantidades.

23. CRITÉRIO DE JULGAMENTO DA PROPOSTA

O julgamento será do tipo menor preço, apurado por item (sedã médio PHEV), desde que atendidas integralmente as especificações técnicas e demais requisitos do edital.

As propostas deverão apresentar preço unitário em R\$ (reais), compreendendo todos os custos necessários ao fiel cumprimento do objeto, incluindo, sem se limitar a:

Fornecimento do veículo zero km, ano/modelo vigente;

- ❖ Emplacamento e 1º licenciamento, despachante e taxas correlatas;
- ❖ Transporte, entrega e seguro até o local indicado pelo TRE-PR (Curitiba/PR);
- ❖ Acessórios e itens obrigatórios (duas chaves, manuais, triângulo e cabo portátil de recarga);
- ❖ Garantias e assistência nas condições exigidas;
- ❖ Tributos, encargos trabalhistas, previdenciários e comerciais incidentes.

A proposta deverá vir acompanhada de catálogos/fichas técnicas oficiais do fabricante (ou links oficiais), em língua portuguesa ou com tradução sumária, evidenciando o atendimento aos requisitos mínimos (desempenho energético, autonomia em modo elétrico, consumos por modo, segurança ativa/passiva, compatibilidade de recarga, etc.). Em caso de equivalência a marca/modelo de referência, o licitante deverá apresentar quadro comparativo item a item



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

demonstrando o atendimento integral às exigências. Propostas que não atendam aos requisitos mínimos ou com lacunas documentais que impeçam a verificação objetiva do atendimento serão desclassificadas. A aceitabilidade observará o preço estimado apurado na pesquisa de mercado, bem como as condições de competição do certame. Poderá haver negociação com a primeira classificada visando melhorar o preço, preservados os parâmetros de vantajosidade. Serão inexequíveis e passíveis de desclassificação propostas com preços manifestamente incompatíveis com o mercado ou com o cumprimento das obrigações contratuais (observadas as regras legais e editalícias sobre exequibilidade). Na prorrogação da Ata de Registro de Preços, a Administração verificará novamente a vantajosidade (pesquisa comparativa, análise de mercado, eventuais revisões previstas). As propostas serão classificadas pelo critério menor preço por item, dentre aquelas tecnicamente conformes. Após a fase de lances (quando aplicável), a Administração poderá negociar com a primeira colocada para obter melhores condições. Concluída a negociação, proceder-se-á à habilitação da vencedora, nos termos do edital. A Administração poderá promover diligências para esclarecer ou complementar informações, sem permitir a alteração do conteúdo da proposta. Em caso de empate, aplicar-se-ão as regras legais e editalícias pertinentes (incluindo, quando cabível, o tratamento favorecido a microempresas e empresas de pequeno porte), bem como os demais critérios de desempate previstos (ex.: disputa final e, persistindo o empate, sorteio). O edital poderá prever ordem de preferência em caso de empate, observada a legislação aplicável. As propostas deverão ter validade mínima conforme estipulado no edital. Os preços registrados terão vigência nos termos da Ata de Registro de Preços, respeitadas as regras de prorrogação, revisão e reequilíbrio econômico-financeiro quando cabíveis.

Serão desclassificadas as propostas que:

- ❖ Não atendam aos requisitos técnicos mínimos, omitindo elementos indispensáveis à verificação objetiva;
- ❖ Apresentem preço inexequível ou incompatível com o mercado;
- ❖ Fujam do escopo do objeto (ex.: segmento veicular distinto do sedã médio PHEV);
- ❖ Descumprem as condições essenciais do edital (prazos, garantias, assistência no PR, etc.).

O critério de julgamento aqui definido busca objetividade, isonomia e vantajosidade, assegurando padronização técnica, menores impactos ambientais e adequação ao uso institucional.

Os detalhes procedimentais (forma de disputa, etapas, prazos, termos de negociação, documentos de habilitação) serão disciplinados no edital, alinhados à legislação vigente.



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

24. DOCUMENTOS HABILITATÓRIOS

Não serão exigidos documentos habilitatórios além dos habituais.

25. NECESSIDADE DE INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO

Não é aplicável.

26. NECESSIDADE DE FORMALIZAÇÃO CONTRATUAL

Tendo em vista que as aquisições de veículos possuem dinâmicas próprias, inclusive no que diz respeito ao acionamento da garantia (diretamente via concessionária), entendemos que não há necessidade de formalização contratual, servindo a Nota de Empenho como instrumento contratual.

27. NECESSIDADE DE GARANTIA

Da garantia do veículo

- A Contratada fornecerá garantia mínima de 24 (vinte e quatro) meses do fabricante, contra defeitos de fabricação, montagem e mau funcionamento, decorrentes de desgastes prematuros durante a operação e o emprego do veículo em condições normais, abrangendo os componentes, acessórios do veículo e do implemento, quando houver e de no mínimo 96 (noventa e seis) meses para a bateria do sistema híbrido;
- A garantia será concedida por intermédio de certificado e o prazo da garantia contará a partir da data do recebimento definitivo do bem, independente da quilometragem do veículo no momento da entrega.
- Caso a garantia oferecida pelo fabricante do veículo e/ou do implemento seja inferior a 24 (vinte e quatro) meses, a Contratada deverá complementar a garantia do bem ofertado pelo tempo restante.
- Os serviços serão prestados por técnicos da fabricante e/ou empresa credenciada por ela e deverão ser realizados de acordo com as normas técnicas, se houver, e os procedimentos especificados e recomendados pela fabricante.
- A garantia abrange as manutenções preventivas recomendadas pela fabricante



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

(revisões periódicas), incluindo a troca de fluidos, filtros e elementos filtrantes, peças de alta mortalidade, como correias e esticadores, e demais componentes discriminados no(s) manual(is), e a mão de obra, inclusive quanto aos implementos, quando houver (carroceria, tanque, compactador de lixo etc.).

- A Contratante será responsável pelo deslocamento do veículo até a concessionária ou oficina credenciada para a realização dos serviços de revisão periódica/manutenção preventiva.
- Na hipótese de a revisão periódica/manutenção preventiva ser realizada em local diverso da rede autorizada da fabricante, em comum acordo entre Contratada e Contratante e desde que não ocorra prejuízo à qualidade dos serviços, as despesas de deslocamento da equipe técnica, alimentação, hospedagem e outras afins, correrão exclusivamente por conta da Contratada.
- Nos casos de “pane” do veículo com causa que se enquadre nos itens e/ou serviços cobertos pela garantia da fabricante, a manutenção corretiva do veículo e/ou implemento, quando houver, será realizada por intermédio de rede autorizada e/ou própria da fabricante, a fim de manter os bens em perfeitas condições de uso, sem qualquer ônus adicional para a Contratante, caso em que a Contratada será responsável pelo deslocamento do veículo para o local de realização dos serviços de manutenção corretiva, se for necessário, e, também, as eventuais despesas de deslocamento da equipe técnica, alimentação, hospedagem e outras afins, correrão exclusivamente por conta da Contratada.
- A Contratada fica obrigada a repor peças quando for comprovado que o defeito foi de fabricação.
- Não se aplica a obrigação do item anterior, quando o dano ou defeito ocorrer por falha humana alheia à Contratada, à fabricante ou ao implementador ou em decorrência de desgaste natural dado com o passar dos anos, pelo tempo de utilização do veículo.
- Os componentes fornecidos pela Contratada, durante a vigência da garantia, deverão atender às especificações de peça de reposição original, à luz da definição da NBR 15296.
- No caso de manutenção preventiva/revisão, deverá ser observado o prazo ou temporalidade definida pela fabricante.
- No caso de manutenção corretiva coberta pela garantia, o término do atendimento, considerando a colocação do veículo e/ou implemento em perfeito estado de uso, não poderá ultrapassar 30 (trinta) dias corridos, improrrogáveis e contados a partir da



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

notificação.

- Decorrido o prazo estabelecido, acima, sem o atendimento devido, ficará a Contratante autorizada a contratar os serviços de outra empresa e a cobrar da Contratada os custos respectivos, sem que tal fato acarrete qualquer perda quanto à garantia do bem.
- A Contratada deverá garantir a disponibilidade de componentes e peças de reposição para os bens fornecidos durante todo o prazo de garantia, contado a partir da data de entrega de cada veículo.
- Se o veículo permanecer indisponível em razão de itens (peças e componentes) e/ou serviços indisponíveis por impossibilidades e/ou deficiência logísticas da Contratada, por mais de 60 (sessenta) dias, contados a partir do acionamento pela Contratante, a Contratada deverá repor veículo novo equivalente ou superior, sem quaisquer custo à Contratante, no local de uso do veículo inoperante, a ser indicado pela Contratante, no dia subsequente a esse prazo, visando salvaguardar a administração pública dos prejuízos causados pela indisponibilidade do veículo contratado.

Da garantia contratual

- Não será exigida a garantia contratual.
- A parcela de maior relevância é o fornecimento do bem. O prejuízo corresponde à indisponibilidade do veículo para o uso. Havendo inadimplência na entrega de veículo, uma garantia limitada a 5% do valor contratado, conforme permitido no Art. 98. da Lei nº 14.133/2022, não é capaz de ressarcir e nem mesmo minimizar tal prejuízo.
- Assim, não parece ser conveniente a exigência de garantia, com essa motivação, não se podendo olvidar que a exigência de garantia contratual corresponderá, sempre, à agregação de custo à obrigação principal (fornecimento do bem), que é repassado no preço ofertado para a Contratante.
- Ainda, os serviços relativos à garantia dos bens são prestados diretamente pelas fabricantes e/ou por suas redes autorizadas de serviços, que, via de regra, cumprem as obrigações referentes aos itens cobertos.
- O mesmo se aplica aos serviços de monitoramento embarcados no fornecimento. Além disso, mesmo que improvável, caso fossem descumpridos, o veículo estará guarnecido pela tecnologia de GPS e o Contratante poderá providenciar outra solução para a realização do monitoramento da localização.
- Além disso, trata-se de licitação para aquisição de veículos que, com frequência



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO PARANÁ

importante, ficam desertos ou fracassam, mesmo com pequenas quantidades licitadas, sendo temerário trazer regras que não se mostram indispensáveis e que podem impactar negativamente no interesse e implicar redução do possível universo de licitantes.

28. CONCLUSÃO

Concluídos os presentes estudos, a Equipe de Planejamento da Contratação considera viável a contratação e submete o presente expediente para análise e consideração superior.

É o que nos cumpre apresentar.

Curitiba 29 de julho de 2025.

Integrante Demandante: Fabrício Costa Mello

Integrante Administrativo:

MAPA DE RISCOS DA CONTRATAÇÃO

| MAPA DE RISCOS DA CONTRATAÇÃO | | | | | | | |
|--|---|---|---------------|-----------|----------------|---|--|
| OBJETO: | Aquisição de veículos STRE | | | | | | |
| SEI | 3953-04/2025.616.8000 | | | | | | |
| Evento | Causa | Consequência | Probabilidade | Impacto | Nível de risco | Ação preventiva | Ação de Contingência |
| 1. Falta de empresas interessadas no certame. | Especificações técnicas muito restritivas ou exclusivas para um único modelo/fabricante. | Fracasso da licitação, necessidade de refazer o processo, atraso na aquisição dos veículos. | Média - 5 | Alta - 8 | 40 - Alto | Elaborar Termo de Referência com especificações amplas, permitindo a competitividade. Realizar pesquisa de mercado detalhada para identificar modelos e fornecedores. | Republicar o edital com as especificações revisadas e prazo estendido. |
| 2. Superestimar ou subestimar o valor de referência. | Pesquisa de mercado insuficiente ou desatualizada. Cotações baseadas em modelos descontinuados. | Fracasso da licitação por ausência de propostas que atendam ao preço. | Média - 5 | Média - 5 | 25 - Alto | Realizar pesquisa de mercado robusta com no mínimo 3 cotações de empresas do setor e preços de contratações similares. | Justificar a alteração do valor de referência e republicar o edital. |
| 3. Propostas com preços inexactos. | Empresas com pouca experiência ou mal que apresentam preços muito abaixo do mercado. | Risco de a empresa não cumprir o contrato, desistir ou entregar um produto de baixa qualidade. | Baixa - 2 | Alta - 8 | 16 - Alto | Exigir garantias e capital social mínimo compatível com o valor da contratação. Análise detalhada da planilha de custos da empresa vencedora. | Desclassificar a proposta e convocar a segunda colocada, após análise de sua viabilidade. |
| 4. Demora na entrega dos veículos. | Problemas na linha de produção da montadora, atrasos logísticos ou falta de componentes. | Atraso na substituição dos veículos antigos, comprometimento das atividades da frota. | Média - 5 | Média - 5 | 25 - Alto | Incluir cláusulas contratuais de penalidade por atraso na entrega. Manter comunicação constante com a empresa contratada. | Aplicar as penalidades previstas em contrato. Buscar soluções alternativas de transporte, se necessário. |
| 5. Recebimento de veículos com especificações divergentes. | Falta na verificação técnica no ato do recebimento. | Recebimento de bens não conformes, comprometimento da funcionalidade e segurança, necessidade de devolução. | Baixa - 2 | Média - 5 | 10 - Médio | Realizar vistoria técnica rigorosa, por equipe especializada, de todos os itens do Termo de Referência no ato da entrega. | Rejeitar os veículos não conformes e notificar a empresa para substituição. |
| 6. Não cumprimento da garantia e assistência técnica. | Prestador de serviço com baixa capacidade técnica ou sem estrutura de atendimento na região. | Custo elevado com manutenções fora da garantia, comprometimento da operacionalidade dos veículos. | Média - 5 | Alta - 8 | 40 - Alto | Exigir comprovação de rede de assistência técnica credenciada na região metropolitana de Curitiba e/ou nas principais cidades do estado. | Acionar a garantia formalmente e, se necessário, aplicar penalidades e rescisão contratual. |

