



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 6ª REGIÃO
Núcleo de Auditoria de Gestão Administrativa

Relatório Final de Auditoria

**SECRETARIA DE AUDITORIA INTERNA – SECAU
NÚCLEO DE AUDITORIA DE GESTÃO ADMINISTRATIVA, CONTÁBIL E
PATRIMONIAL – NUAUG**

SUMÁRIO EXECUTIVO

AUDITORIA DE CONFORMIDADE NA GESTÃO DA FROTA DE VEÍCULOS DO TRF6 EM BELO HORIZONTE

O QUE A SECAU AUDITOU?

A equipe de auditoria buscou avaliar a conformidade, a eficiência e a aderência às normas de sustentabilidade na gestão da frota de veículos do Tribunal Regional Federal da 6ª Região (TRF6), em Belo Horizonte.

O QUE A AUDITORIA CONSTATOU?

A presente auditoria detectou algumas fragilidades na gestão da frota oficial do TRF6, especialmente no que tange ao cumprimento de normativos internos, à observância da legislação ambiental vigente e à adoção de práticas sustentáveis. Com isso, aponta-se a necessidade de aprimoramento dos controles internos, da capacitação dos servidores envolvidos e da integração entre os aspectos técnicos e legais nos processos de contratação e gestão operacional.

Entre os principais achados, destacam-se:

- A ausência de registros sistemáticos das vistorias diárias dos veículos, em desacordo com as Instruções Normativas [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).
- A inexistência de sistema informatizado ou formulário padronizado com checklist para inspeções veiculares.
- A falta de controle sobre as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e sobre a destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota.
- A inexistência de exigência formal às empresas contratadas quanto à comprovação documental da destinação final dos resíduos, contrariando a Política Nacional de Resíduos Sólidos.
- A ausência de ações de capacitação e sensibilização ambiental voltadas aos servidores responsáveis pela manutenção e uso da frota.
- A não conformidade na identificação visual dos veículos classificados fora das categorias A e B, com destaque para a categoria H (blindados), cuja regulamentação apresenta contradições.
- A falta de integração entre os requisitos legais ambientais e os documentos técnicos da contratação, bem como a carência de capacitação dos servidores responsáveis pela elaboração de cláusulas de sustentabilidade nos instrumentos convocatórios.

CONCLUSÃO E BENEFÍCIOS ESPERADOS

A auditoria realizada sobre a gestão da frota de veículos do TRF6 em Belo Horizonte identificou oportunidades de aprimoramento em aspectos relacionados à conformidade com a legislação vigente, à incorporação de práticas sustentáveis e de logística reversa, bem como ao fortalecimento das ações de sensibilização e capacitação ambiental voltadas aos servidores envolvidos na manutenção, descarte de resíduos e uso da frota oficial.

Com base nessas observações, foram propostas medidas corretivas e de aperfeiçoamento que visam promover uma gestão mais eficiente, responsável e alinhada às boas práticas ambientais. Espera-se, como benefício principal, contribuir para o desenvolvimento contínuo da gestão da frota, reforçando o compromisso institucional com a sustentabilidade, a legalidade e a excelência administrativa.

O QUE A AUDITORIA RECOMENDA?

A auditoria recomenda, principalmente:

- A implementação de controles formais e sistemáticos para inspeções veiculares.
- A adoção de ferramentas informatizadas ou formulários padronizados que garantam a rastreabilidade das vistorias.
- A incorporação de critérios ambientais nos processos de contratação, com exigência de comprovação documental da destinação adequada dos resíduos.
- A promoção de treinamentos e campanhas educativas voltadas à sustentabilidade na gestão da frota.
- A revisão normativa quanto à identificação visual dos veículos, com vistas à harmonização e clareza dos dispositivos.
- A capacitação dos servidores envolvidos na elaboração de editais e contratos, com foco na legislação ambiental aplicável

QUAIS OS PRÓXIMOS PASSOS?

A auditoria realizará, oportunamente, o monitoramento das recomendações aqui expedidas, conforme as normas e mantendo a metodologia desenvolvida neste trabalho.

Processo:	SEI 0009640-06.2025.4.06.8000
Assunto:	Auditoria de conformidade na Gestão da Frota de Veículos do TRF6 em Belo Horizonte.
Unidade auditada:	Coordenadoria de Segurança inteligência e Transportes, COSIT/TRF6
Objeto:	Análise da conformidade da gestão da frota de veículos do TRF6, com foco no cumprimento dos normativos vigentes.

Sumário

I - Apresentação

1. Objetivo

2. Escopo

3. Não escopo da auditoria

4. Período de realização

5. Questões de auditoria

6. Legislação aplicada

7. Procedimentos realizados e técnicas de auditoria

8. Critérios de classificação das recomendações em conformidade com a [Anexo à Portaria CJF n. 786/2023](#)

9. Metodologia aplicada, contextualização dos exames realizados e limitações inerentes à auditoria

II – Achados de Auditoria
1. Achado 1 – Fragilidade no controle de requisições e uso dos veículos oficiais
2. Achado 2 – Ausência de registros diários de vistoria dos veículos da frota do TRF6
3. Achado 3 – Ausência de controle e análise das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na frota oficial do TRF6
4. Achado 4 – Ausência de controle da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota de veículos do TRF6
5. Achado 5 – Ausência de ações de sensibilização e capacitação ambiental voltadas aos servidores que trabalham com a manutenção e utilização da frota oficial de veículos do TRF6
6. Achado 6 – Oportunidade de melhoria no controle sistemático sobre os veículos da frota de veículos oficial do TRF6 que apresentam necessidade de manutenção
7. Achado 7 – Veículos sem a devida identificação visual obrigatória
8. Achado 8 – Ausência de cláusulas contratuais específicas sobre sustentabilidade e logística reversa
9. Achado 9 - Deficiência na comprovação e fiscalização da destinação ambientalmente adequada de resíduos
IV – Conclusão
V – Quadro-síntese das unidades responsáveis pelos achados ou aquelas que podem ser impactadas por suas consequências

I – Apresentação

1. Objetivo

Conforme estabelecido no Plano Anual de Auditoria – PAA para o exercício de 2025, PAe. Sei [0013977-72.2024.4.06.8000](#) (id. [0969459](#)), esta Secretaria de Auditoria Interna – SECAU realizou Auditoria de Conformidade na Gestão da Frota de Veículos do TRF6 com o objetivo de avaliar a conformidade, a eficiência e a aderência às normas de sustentabilidade na gestão da frota de veículos do Tribunal Regional Federal da 6ª Região (TRF6), em Belo Horizonte.

Neste Relatório Final de Auditoria são apresentados os achados constantes do Relatório Preliminar (id. [1390478](#)), acrescidos das respostas apresentadas pela unidade auditada (id. [1409557](#)) e analisadas pelo NUAUG/SECAU, com a finalidade de atender aos questionamentos consubstanciados na Matriz de Planejamento (id. [1309503](#)).

2. Escopo

Exame dos veículos, em amostra consistente em 30% do total da frota do Tribunal Regional Federal da 6ª Região (TRF6), em Belo Horizonte, incluindo a análise do cumprimento pelas Contratadas dos critérios de sustentabilidade inseridos na “Cláusula de Obrigações da Contratada” dos termos de referência das contratações relacionadas ao fornecimento de combustível e à manutenção da frota.

3. Não escopo da auditoria

Não fizeram parte do escopo: veículos localizados nas Subseções Judiciárias do interior, os procedimentos de aquisição dos veículos, aspectos contábeis da gestão da frota e gastos com combustíveis e manutenção dos veículos.

4. Período de realização

Julho a setembro/2025

5. Questões de auditoria

Q1. A gestão da frota de veículos do TRF6 está em conformidade com os normativos vigentes, assegurando-se: a efetiva utilização, as condições adequadas de circulação, a guarda segura, a cobertura por apólice de seguro e a prevenção da ociosidade dos veículos?

Q2. A lista de veículos oficiais utilizados, com a indicação das quantidades e valores de mercado atualizados (tabela FIPE de veículos), em cada um dos grupos definidos no art. 3º da [Resolução 736/2021 CJF](#), vem sendo divulgada no Diário Oficial da União e no portal eletrônico de veículos oficiais do TRF6?

Q3. Os motoristas vinculados ao órgão possuem CNHs regularizadas e têm participado de cursos sobre protocolo, comportamento, normas de trânsito e segurança?

Q4. Na gestão da frota de veículos do TRF6 têm sido observados critérios de sustentabilidade previstos nas normas vigentes, especialmente no que se refere à redução de gases de efeito estufa (GEE) do Programa Justiça Carbono Zero: abastecimento e revisões periódicas?

Q5. As contratações relacionadas à manutenção da frota e ao fornecimento de combustíveis do TRF6 preveem critérios específicos e obrigações contratuais que assegurem a comprovação, por parte das empresas contratadas, do cumprimento da legislação vigente referente à destinação adequada de produtos e materiais sujeitos à logística reversa — como óleos lubrificantes, peças automotivas, pneus e similares — conforme estabelecido na Política Nacional de Resíduos Sólidos ([Lei 12.305/2010](#))?

6. Legislação Aplicada

Para subsidiar as análises realizadas pela equipe de auditoria, foram utilizadas as seguintes fontes:

1. [Constituição da República Federativa do Brasil de 1988](#).
2. [Resolução 798/2022 CJF](#) – Institui o Guia de Gestão de Riscos do Conselho e da Justiça Federal de 1º e 2º graus.
3. [Resolução 447/2017 CJF](#) – Dispõe sobre a política de Gestão de Riscos do Conselho e da Justiça Federal de primeiro e segundo graus.
4. [Resolução 344/2020 CNJ](#) – Regulamenta o exercício do poder de polícia administrativa no âmbito dos tribunais, dispondo sobre as atribuições funcionais dos agentes e inspetores da polícia judicial.
5. [Decreto 9.287/2018](#) - Dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional.
6. [Resolução 430/2021 CNJ](#) – Altera a Resolução CNJ 344/2020, que regulamenta o exercício do poder de polícia administrativa no âmbito dos tribunais, dispondo sobre as atribuições funcionais dos agentes e inspetores da polícia judicial.
7. [Resolução 736/2021 CJF](#) – Dispõe sobre as diretrizes para a aquisição, utilização e controle de veículos no âmbito do Conselho e da Justiça Federal de 1º e 2º graus e dá outras providências.
8. [Resolução 83/2009 CNJ](#) – Dispõe sobre a aquisição, locação e uso de veículos no âmbito do Poder Judiciário brasileiro e dá outras providências.
9. [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) - Dispõe sobre norma complementar para atender as diretrizes preconizadas no art. 14 da Resolução 72/2009 CJF.
10. [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#) – Disciplina as atividades relacionadas com a área de transporte, aquisição e utilização dos veículos oficiais do Tribunal Regional Federal e das Seções e Subseções Judiciárias da Primeira Região
11. [Resolução CNJ 400/2021](#) - Dispõe sobre a política de sustentabilidade no âmbito do Poder Judiciário
12. [Lei 12.305/2010](#) - Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. Aditamento ao Programa e à Matriz de Planejamento ([1321294](#)) SEI [0009640-06.2025.4.06.8000](#) / pg. 1
13. [Resolução CJF 709/21](#) - Dispõe sobre Política de Sustentabilidade da Justiça Federal.
14. [PORTARIA CJF 96/23](#) - Dispõe sobre a 2ª edição do Manual de Sustentabilidade nas Compras e Contratações do Conselho da Justiça Federal.
15. [Manual de Sustentabilidade nas Compras e Contratos do Conselho e da Justiça Federal – 2ª Edição](#).
16. [Resolução CNJ 594/2024](#) – Institui o Programa Justiça Carbono Zero e altera a Resolução CNJ nº 400/2021.
17. [Resolução Conama 362/2005](#) - Dispõe sobre recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado.

18. [Resolução Conama 450/2012](#) - Dispõe sobre recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante usado ou contaminado.

19. [Lei 14.133/21](#) - Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

20. [Portaria CJP n. 786/2023](#) - Dispõe sobre a publicação do Programa de Qualidade de Auditoria Interna da Justiça Federal

21. [Guia Prático de Licitações Sustentáveis do STJ](#).

7. Procedimentos realizados e técnicas de auditoria

Foram utilizadas as seguintes técnicas:

- Análise documental.
- Inspeção física.
- Verificação de sítio eletrônico.
- Amostragem.
- Observação.
- Levantamento da legislação e jurisprudência aplicadas.
- Elaboração de checklists de todos os aspectos a serem observados.
- Entrevista ou questionário.
- Correlação entre as informações obtidas.
- Elaboração de Análises e/ou Solicitações de Auditoria para coletar informações junto às unidades auditadas, se necessário.
- Confecção dos Relatórios Preliminar e Final.

8. Critérios de classificação das recomendações em conformidade com a [Resolução nº 678 de 2020](#)

O Programa de Qualidade de Auditoria da Justiça Federal (PQA-JF) foi instituído pela [Resolução nº 678 de 2020](#) do Conselho da Justiça Federal (CJF), e tem por objetivo estabelecer atividades permanentes de avaliação da qualidade, produção de informações gerenciais e promoção da melhoria contínua das atividades de auditoria interna da Justiça Federal de 1º e 2º graus. Para tanto, utiliza o Modelo de Capacidade de Auditoria Interna (IA-CM) do Instituto dos Auditores Internos (IIA) como referência para garantir a conformidade às normas internacionais e ao Código de Ética do Auditor Interno da Justiça Federal.

O PQA deve ser aplicado tanto no nível de trabalhos individuais de auditoria quanto no nível mais amplo da atividade de auditoria interna, abrangendo todas as fases do processo de auditoria, desde o planejamento até a comunicação dos resultados e o monitoramento.

A [Portaria CJF n. 786/2023](#) do CJF complementa a [Resolução nº 678 de 2020](#) ao detalhar a implementação do PQA-JF, estabelecendo que o programa deve ser implementado por meio de avaliações internas e externas de qualidade. As avaliações internas incluem o monitoramento contínuo e autoavaliações periódicas. As avaliações externas, conforme previsto no art. 67 da [Resolução CNJ 633/2025](#), que alterou as Resoluções CNJ [308](#) e [309/2020](#), serão definidas pela Comissão Permanente de Auditoria que elaborará o modo de realização das avaliações recíprocas em ato próprio, valendo-se de modelos de avaliação amplamente reconhecidos na atividade de Auditoria Interna e utilizados em outras instituições públicas, e submeterá ao referendo do Plenário. O objetivo dessas avaliações é garantir a eficiência dos processos de auditoria, identificar boas práticas e apontar fragilidades a serem mitigadas.

O PQA-JF padronizou as classificações para as recomendações de auditoria todos os TRFs e o CJF, com o objetivo de garantir um acompanhamento eficaz e uma melhoria contínua dos processos auditados, e introduziu o indicador denominado "Recomendações Atendidas", que é uma métrica utilizada no PQA-JF para acompanhar e avaliar o grau de implementação das recomendações feitas pelos auditores internos.

O cálculo deste indicador é feito com base no número de recomendações efetivamente implementadas em relação ao total de recomendações emitidas em um determinado período e para trazer homogeneidade ao indicador, que abrange toda JF e CJF, foi necessário padronizar a classificação das recomendações de auditoria, a fim de garantir a uniformidade no cálculo de metas e resultados.

Assim, segundo o PQA-JF, a classificação das recomendações, além de definir somente seu status momentâneo situacional, passou a observar também seu peso qualitativo, com o objetivo de se priorizar as recomendações com maior potencial de agregação de valor quando do monitoramento. Os novos parâmetros estabelecidos pelo PQA-JF estão sintetizados nos quadros abaixo:

Quadro I – Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal

Classificação da recomendação	Conceito	Situação no estoque após o monitoramento
Implementada	A unidade auditada realizou as ações consideradas necessárias e suficientes pela auditoria interna para o atendimento da recomendação.	Baixada
Não implementada	A unidade auditada não iniciou as ações consideradas necessárias e suficientes pela auditoria interna para o atendimento da recomendação ou, ainda, não se manifestou, ou manifestou-se, de forma justificada, contrária à implementação da recomendação, porém, a auditoria interna não considerou razoáveis as justificativas apresentadas.	Mantida
Em implementação	A unidade auditada iniciou a ação para atendimento da recomendação, porém, a solução ainda não estava completa no momento da elaboração do relatório de monitoramento.	Mantida
Prejudicada	Recomendação que sofreu situações de mudança no seu contexto que inviabilizaram ou tornaram desnecessário o seu conteúdo. A recomendação perdeu seu objeto, não sendo possível seu atendimento	Baixada

	pela unidade auditada, ou foram apresentadas justificativas que comprovem o prejuízo da implementação.	
Não monitorada	A recomendação não sofreu ação de monitoramento, após o relatório final.	Mantida

Fonte: [Anexo à Portaria CJF n. 786/2023](#), página 14

Quadro II – Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal

Classificação qualitativa da recomendação	Conceito	Peso
Estruturante	É a recomendação que propõe melhorias na governança, na gestão de riscos e nos controles internos de um processo de trabalho ou área da gestão. O “não fazer” tem impacto no processo de trabalho e no seu resultado, podendo comprometer, inclusive, o cumprimento da missão institucional. É recomendação que geralmente gera efeitos positivos nas ações futuras da gestão, de forma a melhorar a eficiência e os resultados.	3
Orientadora	É a recomendação que, com finalidade pedagógica, sugere a adoção de boas práticas de gestão, deixando para o gestor a avaliação de oportunidade e conveniência e da relação custo x benefício de adoção. Em regra, as orientações para boas práticas estão classificadas neste tipo de recomendação.	2
Corretiva	É a recomendação com proposta de ajuste em um processo administrativo já constituído ou de correção de falha ou irregularidade. É aquela que trata de situação pontual, de uma falha ou irregularidade ocorrida no passado e que deve ser corrigida pelo gestor, ou que indica a necessidade de ação do gestor em processo administrativo em andamento.	1

Fonte: [Anexo à Portaria CJF n. 786/2023](#), página 15

Assim sendo, ao emitir o relatório final de auditoria, as recomendações serão classificadas e adicionadas ao estoque de recomendações, aguardando o seu monitoramento, oportunidade em que poderão ser reclassificadas. As recomendações implementadas ou prejudicadas serão removidas do estoque, enquanto as outras permanecem para monitoramento futuro.

Seguindo as determinações do PQA-JF, as recomendações serão monitoradas pelo menos duas vezes em um período de quatro anos a partir da sua emissão. Se não forem atendidas nesse período, serão removidas do estoque e um relatório final de monitoramento será emitido, incluindo um termo de encerramento da auditoria, mantendo as recomendações sob monitoramento atuais e relevantes.

9. Metodologia aplicada, contextualização dos exames realizados e limitações inerentes à auditoria

A amostra das contratações foi selecionada pelo método não estatístico, considerando-se os critérios de relevância, risco e materialidade.

Os processos relativos à Amostra Avaliado estão no Quadro III abaixo:

Quadro III – Processos da Amostra Avaliada

Nº	Processo SEI	Objeto	Valor da Contratação	Modalidade Licitatória	Contrato	Unidade Responsável
1	0002524-51.2022.4.06.8000	Prestação de serviços de gestão de frota de veículos para lavagem de automóveis, aquisição de peças, serviços de manutenção preventiva e corretiva, socorro mecânico e guincho, mediante rede de estabelecimentos próprios ou credenciados, para uso dos veículos oficiais da Justiça Federal da 6ª Região	R\$ 143.962,50	Pregão nº 40/2022	023/2023 SEI 0003001-06.2024.4.06.8000	COSIT-TRF6
2		Prestação de serviços de gestão de frota de veículos para aquisição de combustíveis para uso dos veículos oficiais da Justiça Federal da 6ª Região	R\$ 184.051,09	Pregão nº 40/2022	025/2023 SEI 0003002-88.2024.4.06.8000	COSIT-TRF6
3	0000856-40.2025.4.06.8000	Contratação de empresa (pessoa jurídica), por 12 (doze) meses, especializada na intermediação da aquisição de bens e serviços (gerenciamento de frota) para prestação de serviços continuados de administração, gerenciamento e controle da manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos	R\$ 887.040,00	Ainda em fase de contratação	Ainda em fase de contratação	COSIT-TRF6

A amostra de veículos para verificação inserida no Programa de Trabalho (id. [1309460](#) - item 11) foi alterada, passando a constar os veículos conforme Quadro IV abaixo, devido à necessidade de exclusão de alguns veículos que estavam disponibilizados para inspeção ou se encontravam fora da sede: viagens, manutenções ou localizados em outros bairros ou cidades. Foram adicionados outros veículos semelhantes, mantendo a abrangência de modelos, sendo que não houve qualquer prejuízo aos serviços de verificação física dos veículos.

Quadro IV – Veículos da Amostra Avaliada

Veículo	Placas	Veículo	Placas
Trailblazer Premier 2.8 tb. diesel Aut.	SYE-7C53	Focus Sedan 2.0 16V/2.0 16V Flex 4p	GMF-6790
Sentra Advance 2.0 16V Aut.	SYN-6I26	C4 Lounge Tendance 2.0 Flex 4p Aut.	GMF-7635
Trailblazer LTZ 2.8 CTDI diesel Aut.	SHR-2F83	Focus Sedan 2.0 16V/2.0 16V Flex 4p	QNN-9922
Onix Sedan Plus 1.0 12V TB Flex Aut.	RMG-2H56	Corolla XEi 2.0 Flex 16V Aut.	QNC-2780
Onix Sedan Plus 1.0 12V TB Flex Aut.	RMG-2H58	Renaul Logan	GMF-7150
Sentra Advance 2.0 16V Aut.	SYN-6I52	Corsa Sed. Premium 1.8 MPFI 8V FlexPower	GMF-5682
Sentra Advance 2.0 16V Aut.	SYN-6I34	S10 P-Up Advantage 2.4 MPFI F.Power CS	GMF-6478
Sentra Advance 2.0 16V Aut.	SYN-6I46	Focus Sedan 2.0 16V/2.0 16V Flex 4p	GMF-6788
Sentra Advance 2.0 16V Aut.	SYN-6I33	Trailblazer LTZ 3.6 V6 Aut.	GMF-7876
Polo Sedan	GMF-5441	Polo Sedan	GMF-5436
Corsa Sed. Premium 1.8 MPFI 8V FlexPower	GMF-5684	L200 GL 2.5 4X4 CD Diesel	NEO-6F42
Focus Sedan 2.0 16V/2.0 16V Flex 4p	HLF-7287		

A fase de execução da auditoria contemplou inspeções físicas nos estacionamentos dos Edifícios Euclides Reis Aguiar e Oscar Dias Corrêa para verificação da efetiva utilização, das condições adequadas de circulação, da guarda segura, da prevenção da ociosidade dos veículos e outros requisitos listados no “checklist Vistoria Física de Veículos” (id. [1377028](#)). A amostra avaliada foi a descrita no Quadro II acima.

A verificação da observância dos critérios de sustentabilidade nas contratações foi realizada analisando-se os documentos inseridos nos autos dos processos descritos no Quadro I acima. Os demais itens, referentes às questões de auditoria 2, 3 e 4 – tópico 5 deste Relatório Final de Auditoria, foram questionados à unidade auditada, por meio da Solicitação de Auditoria (id. [1330987](#)), que encaminhou suas Respostas (id. [1373942](#)). As respostas da unidade auditada foram analisadas, e para a formação da opinião da equipe de auditoria, sempre que necessário, foram realizadas consultas em outras fontes, tais como: documentos em processos, verificação nos sistemas eletrônicos e Portal da Transparência do TRF6.

O período de realização desta auditoria, proposto inicialmente no Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna - PAA 2025 (id. [0529136](#)) para os meses de abril a julho/2025, foi estendido para o período de julho a setembro/2025, devido à sua complexidade, à necessidade de terminar os trabalhos relacionados à Auditoria Contínua em Processos Licitatórios e de Contratos Selecionados, Relativa ao Exercício de 2025, no Âmbito do TRF6, da SJMG e de Subseções Judiciárias, com Foco na Gestão Contínua dos Riscos que Permeiam a Fase da Contratação dos Serviços - PAe.: [0004118-95.2025.4.06.8000](#) – Relatório Final (id. [1291965](#)) e à participação dos auditores no Fórum Permanente de Auditoria – Edição 2025, no período de 30/07 a 01/08/2025; e na ação de treinamento “ Governança nas Contratações Públicas para o Poder Judiciário com Noções de Inteligência Artificial”, no período de 05/08 a 07/08/2025.

II – Achados de Auditoria

Achado 1 – Fragilidade no controle de requisições e uso dos veículos oficiais

1.1 Situação Encontrada

Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) Sentra, placas SYN6I46, foi apresentado com dano material, sem conter todos os elementos indispensáveis à sua validação.

1.2 Critério

Art. 133 da [Lei nº 9.503](#), de 23 de setembro de 1997 – que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB:

“É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Parágrafo único. O porte será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado.”

1.3 Evidência

Documento carro Sentra (id. [1377095](#)) e Checklist – Vistoria Física dos Carros (id. [1377028](#) - página 4).

1.4 Possíveis causas

Ausência de procedimento interno de controle efetivo sobre a guarda e conservação dos documentos veiculares, e de fiscalização interna quanto à integridade dos itens obrigatórios para circulação.

1.5 Efeitos

- Risco de autuação por infração de trânsito, com penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.
- Possível restrição de circulação do veículo, comprometendo a prestação de serviços públicos.
- Fragilidade na rastreabilidade e identificação patrimonial do bem público.
- Dependência excessiva de sistemas online, que apresentam instabilidade, dificultando a comprovação imediata da regularidade.

1.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

1.7 Recomendações

1.7.1 Providenciar a substituição imediata do CRLV danificado.

1.7.2 Implantar rotinas de verificação periódica da documentação e dos itens obrigatórios dos veículos da frota, conforme descrita no item 10 do tópico “Manutenção e Recuperação” da [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e no Título II, item 1.1 da [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).

1.7.3 Garantir a disponibilidade física dos documentos essenciais, evitando inconsistência quando ocorrer instabilidade no sistema online.

1.8 Manifestações da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“O Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) referente ao automóvel Sentra, placa SYN6I46, já foi substituído, estando a versão atualizada devidamente impressa e acondicionada no veículo, em conformidade com o disposto no art. 133 do [CTB](#).

Reconhecemos a necessidade de reforço no controle documental da frota, motivo pelo qual a Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT passará a adotar rotinas formais de verificação periódica da integridade e disponibilidade dos documentos obrigatórios, alinhadas ao previsto na [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e na [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).

Essas medidas visam:

- *prevenir riscos de autuações ou restrições à circulação;*
- *assegurar maior confiabilidade e rastreabilidade do patrimônio sob nossa gestão;*
- *promover a manutenção preventiva e corretiva dos veículos com base em controles*

mais rigorosos.

Assim, entendemos que as providências adotadas mitigam as fragilidades apontadas, reforçando a conformidade e a segurança jurídica na gestão da frota. “

1.9. Análise da Resposta da Unidade Auditada e Classificação das Recomendações

A unidade auditada informou que o documento danificado foi substituído e acondicionado no veículo, e encaminhou uma cópia do referido documento como comprovação da regularização (id. [1428244](#)).

Informou, também, a adoção de controles internos, tais como a criação de rotinas formais de verificação periódica da integridade e da disponibilidade dos documentos obrigatórios, alinhados ao previsto na [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e na [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).

Diante da substituição do documento danificado do veículo por um documento impresso, em perfeitas condições e acondicionado no veículo, além da informação da criação de rotinas de controles internos voltadas para a verificação da integridade e da disponibilidade de documentos obrigatórios, conforme os normativos vigentes, as recomendações 1.7.1, a 1.7.3 foram classificadas conforme abaixo:

1.7.1 – “Implementada” - de acordo com o Quadro I “Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF).

1.7.2 e 1.7.3 – “Em implementação” - de acordo com o Quadro I “Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

1.7.1 “Corretiva” – de acordo com o Quadro II “Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal” do PQA-CJF;

1.7.2 “Estruturante” – de acordo com o Quadro II “Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal” do PQA-CJ;

1.7.3. “Orientadora” - – de acordo com o Quadro II “Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal” do PQA-CJ.

A recomendação 1.7.1 será baixada, e as recomendações 1.7.2 e 1.7.3 serão objeto de futuro monitoramento.

2 Achado 2 – Ausência de registros diários de vistoria dos veículos da frota do TRF6

2.1 Situação Encontrada

Durante os trabalhos de auditoria, a unidade auditada foi consultada quanto à existência de registros diários de controle de vistoria dos veículos da frota. A resposta obtida foi que não há controles implementados para este fim.

2.2 Critérios

Item 10 do Tópico Manutenção e Recuperação da [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#):

“10 - Diariamente, ao receber o veículo, inclusive os do GRUPO A, os motoristas deverão proceder a uma minuciosa vistoria de suas condições, comunicando, de imediato, à área de transporte a existência de avarias ou a necessidade de recuperação ou manutenção.

10.1 - o resultado da vistoria deverá ser registrado em formulário próprio.”

Título II – Responsabilidades de Motoristas da [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#):

“O motorista é responsável pelo veículo, inclusive por seus acessórios e sobressalentes, desde o momento em que receber a chave até a devolução ao responsável por sua guarda.

1.1. Ao receber a chave e a REQUISIÇÃO DE VIATURA/MOTORISTA, cabe ao motorista verificar os dados e proceder a uma adequada inspeção no veículo, conforme itens mínimos a serem vistoriados, a saber:

- a) lataria – verificar eventuais arranhões, amassados e avarias;*
- b) pneus – verificar se estão inflados e em condições de uso;*
- c) equipamento obrigatório (roda sobressalente, macaco e chave de roda) – verificar as condições de uso;*
- d) faróis e setas de direção – verificar o funcionamento;*
- e) condições gerais do veículo, inclusive quanto à limpeza interna e externa.*

1.1.1. O check list da inspeção de que trata este item consta do formulário REQUISIÇÃO DE VIATURA/MOTORISTA, MOD. 14-08-01, constante do Anexo II desta IN, bem como da versão eletrônica desse formulário.

1.2. Os motoristas, inclusive os de veículos dos GRUPOS A e B, devem comunicar, de imediato, à área de transporte, a existência de avarias, necessidade de recuperação ou manutenção, ausência de acessórios ou equipamentos de segurança obrigatórios, bem como relatar eventuais defeitos apresentados, sob pena de arcar com os custos referentes às irregularidades não relatadas, decorrentes da falta de vistoria de que trata o item 1.1 deste título.

1.3. O resultado da vistoria deve ser registrado no sistema informatizado ou, quando ocorrer inoperância temporária deste, em formulário próprio.”

2.3 Evidência

Resposta à pergunta 14 (id. [1373942](#)) à Solicitação de Auditoria (id. [1330987](#)).

2.4 Possível causa

Ausência de procedimentos internos que assegurem o cumprimento dos normativos vigentes quanto à vistoria e registro diário das condições dos veículos.

2.5 Efeitos

- Risco de utilização de veículos em condições inadequadas à circulação.
- Fragilidade na responsabilização por danos ou avarias não comunicadas.
- Potencial comprometimento da segurança dos usuários e da conservação dos bens públicos.
- Descumprimento dos normativos do CJF e do TRF1, afetando a conformidade da gestão da frota.

2.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

2.7 Recomendações

2.7.1 Implementar controles formais e sistemáticos para a realização e registro diário das vistorias dos veículos, conforme previsto nos normativos [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e na [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).

2.7.2 Adotar de sistema informatizado ou, na sua ausência, de formulário próprio padronizado, com checklist dos itens a serem inspecionados.

2.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“Reconhecemos a pertinência do achado, contudo, a implementação imediata de registros diários de vistoria da frota encontra dificuldades operacionais, notadamente pela limitação de recursos humanos e ausência, até o momento, de sistema informatizado que possibilite a coleta e guarda padronizada dessas informações.

*Ressalte-se, entretanto, que a COSIT conta com **mecânico lotado na unidade**, o qual realiza inspeções técnicas e **mensalmente encaminha relatórios sobre os veículos que necessitam de manutenção preventiva ou corretiva**. Tal medida, embora não substitua a vistoria diária prevista nos normativos, contribui para a identificação tempestiva de falhas e reforça a segurança e a conservação da frota.*

Assim, com vistas a atender integralmente ao disposto na [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e na [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#), a SETMA/COSIT realizará um estudo para definir a forma mais eficiente e viável de execução desse controle.”

2.9. Análise da resposta da Unidade Auditada e Classificação das Recomendações

A ausência de registros diários de vistoria da frota, conforme previsto nas Instruções Normativas vigentes, representa uma fragilidade nos controles operacionais da unidade. A manifestação da SETMA/COSIT demonstra reconhecimento da situação e apresenta justificativas operacionais para a não implementação imediata do controle, bem como medidas paliativas atualmente adotadas, como inspeções técnicas e emissão de relatório mensal sobre os veículos que necessitam de manutenções preventivas, ou corretivas realizadas por profissional habilitado.

Destaca-se positivamente o compromisso da unidade em realizar estudo para viabilizar a implantação do controle diário, o que evidencia disposição para aprimorar os procedimentos internos. Desta forma, este NUAUG fará monitoramento futuro para acompanhamento da evolução desse estudo e, posteriormente, da efetiva implementação das medidas corretivas, visando à conformidade normativa e ao fortalecimento da gestão da frota.

Desta forma, as recomendações 2.7.1 e 2.7.2 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuro monitoramento:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I *“Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal”* do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

“Estruturantes” – de acordo com o Quadro II *“Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal”* do PQA-CJF.

Achado 3 – Ausência de controle e análise das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na frota oficial do TRF6

3.1 Situação Encontrada

A unidade responsável pela gestão da frota oficial do TRF6 informou que não realiza controle ou análise das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE).

3.2 Critérios

- [Resolução CNJ 594/2024](#), notadamente os arts. 1º ao 5º, 8º e Anexo único - Indicadores obrigatórios: RedGEE4: Percentual da frota sustentável; RedGEE6: Percentual de redução de emissões; CompGEE4: Percentual de emissões compensadas.

- [Cartilha Justiça Carbono Zero \(CNJ/STF\)](#).

- [Resolução CNJ 400/2021](#) 1, Art. 4º a 9º, 24 e Anexo – Tema 13 (Veículos):

Indicadores obrigatórios: quilometragem, tipo de combustível, número de veículos sustentáveis, gasto com manutenção, consumo por tipo de combustível.

Indicador 13.4: Percentual de veículos movidos por fontes alternativas.

Indicador 14.4 e 14.5: Consumo relativo de gasolina/etanol e diesel por veículo.

3.3 Evidência

Resposta à pergunta 20 (id. [1373942](#)) à Solicitação de Auditoria (id. [1330987](#)).

3.4 Possíveis causas

- Ausência de procedimentos internos para coleta e registro de dados sobre consumo de combustíveis e manutenção dos veículos.

- Falta de capacitação técnica ou designação de equipe responsável pela elaboração do inventário de emissões.

- A gestão da frota de veículos do TRF6 não está integrada com o Plano de Logística Sustentável (PLS) e com o Plano de Descarbonização.

3.5 Efeitos

- Impossibilidade de mensurar e reduzir as emissões de GEE da frota oficial de veículos do TRF6.

- Fragilidade na transparência e prestação de contas sobre sustentabilidade ambiental.

3.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

3.7 Recomendações

3.7.1 Designar equipe técnica ou comissão responsável pela elaboração do inventário de emissões de GEE da frota de veículos, conforme metodologia do Programa Brasileiro GHG - Protocolo.

3.7.2 Implementar sistema de coleta de dados sobre consumo de combustíveis, quilometragem percorrida e manutenção dos veículos.

3.7.3 Integrar as ações da gestão da frota ao Plano de Logística Sustentável (PLS) e ao Plano de Descarbonização do TRF6.

3.7.4 Priorizar, sempre que possível, o uso de biocombustíveis e realizar revisões periódicas dos veículos com foco na eficiência energética e redução de emissões.

3.7.5 Publicar os resultados do inventário e revisar anualmente o plano de descarbonização, conforme previsto na [Resolução CNJ 594/2024](#).

3.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“Reconhecemos a pertinência do achado, tendo em vista que, no momento, não há controle atualizado das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) relacionadas à frota oficial do TRF6.

Registra-se, contudo, que já foi iniciado, em âmbito institucional, o projeto denominado “Frota Verde”, por meio do qual foi desenvolvido painel em Power BI contendo dados de consumo de combustíveis e informações sobre a frota de veículos do Tribunal. Referido painel teve sua última atualização em janeiro de 2025, não tendo sua execução e manutenção sob responsabilidade direta da COSIT.

Providências imediatas:

A COSIT envidará esforços no sentido de retomar o fornecimento de dados necessários à atualização do referido painel, em articulação com a unidade responsável pela sua manutenção, de forma a restabelecer a mensuração e acompanhamento dos indicadores previstos nas Resoluções CNJ nº 594/2024 e nº 400/2021.

Providências preventivas e de médio prazo:

- *Será designado servidor de referência para atuar em conjunto com a Comissão Gestora do Plano de Logística Sustentável (PLS), a fim de alinhar a gestão da frota às metas do Plano de Descarbonização.*

- *Será adotada rotina de coleta e sistematização dos dados de quilometragem, tipo de combustível e consumo, de modo a permitir o cálculo de emissões com base na metodologia do Programa Brasileiro GHG Protocol.*

Aprimoramento futuro:

Com a reativação e aprimoramento do projeto “Frota Verde”, busca-se integrar de forma definitiva a gestão da frota à política institucional de sustentabilidade, com vistas à redução das emissões, maior transparência na prestação de contas e alinhamento às diretrizes do Conselho Nacional de Justiça.”

3.9. Análise das respostas das Unidades Auditadas e Classificação das Recomendações

A unidade auditada reconheceu a pertinência do achado e das recomendações e informou ações imediatas, preventivas e de médio prazo, e também ações de aprimoramento futuro para regularização das recomendações.

Destaca-se positivamente o compromisso institucional com a retomada e a evolução do projeto “Frota Verde”, bem como a intenção de alinhar a gestão da frota às diretrizes do Conselho Nacional de Justiça e às metas de sustentabilidade. As providências imediatas, preventivas e de médio prazo indicam esforço para superar a fragilidade identificada, com foco na transparência, na melhoria contínua e na responsabilidade ambiental.

Desta forma, as recomendações 3.7.1 a 3.7.5 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuro monitoramento:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I *“Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal”* do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e:

“Estruturantes” – de acordo com o Quadro 3 *“Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal”* do PQA-CJF.

4 Achado 4 – Ausência de controle da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota de veículos do TRF6

4.1 Situação Encontrada

Durante a auditoria, verificou-se que o TRF6 não realiza controle ou acompanhamento da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota de veículos, como óleos, pneus, filtros e peças substituídas em manutenções periódicas. Também não há exigência formal às empresas contratadas para que comprovem a destinação final, conforme os requisitos da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

4.2 Critérios

A [Lei 12.305/2010](#) estabelece, no artigo 3º, VII e X, e nos artigos de 20 a 24, que os geradores de resíduos sólidos são responsáveis pela destinação final ambientalmente adequada dos resíduos gerados, incluindo óleos lubrificantes, pneus, filtros e peças automotivas. O gerenciamento deve

incluir ações de coleta, transporte, tratamento e comprovação da destinação final, conforme plano de gerenciamento de resíduos sólidos, com controle técnico e documental.

4.3 Evidência

Resposta à pergunta 21 (id. [1373942](#)) à Solicitação de Auditoria (id. [1330987](#)).

4.4 Possíveis causas

- Falta de regulamentação interna sobre o gerenciamento de resíduos da frota.
- Possível falta de integração entre os setores de transporte, sustentabilidade e fiscalização contratual.
- Desconhecimento das obrigações legais relativas à destinação de resíduos perigosos.

4.5 Efeitos

- Risco de destinação inadequada de resíduos perigosos, com potenciais danos ao meio ambiente e à saúde pública.
- Descumprimento da legislação ambiental federal.

4.6 Responsáveis

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

4.7 Recomendações

4.7.1 Elaborar e implementar plano de gerenciamento de resíduos sólidos da frota oficial, conforme os artigos 20 a 24 da [Lei 12.305/2010](#).

4.7.2 Incluir, em futuras contratações, cláusulas contratuais que obriguem as empresas prestadoras de serviços de manutenção de veículos a comprovar a destinação final ambientalmente adequada dos resíduos gerados.

4.7.3 Estabelecer rotinas de fiscalização e controle documental das futuras contratações, exigindo a apresentação de certificados e relatórios periódicos relacionados ao gerenciamento de resíduos sólidos.

4.7.4 Capacitar servidores responsáveis pela gestão da frota e fiscalização contratual quanto às obrigações da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

4.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“4.1) RESPOSTA AO ACHADO 4

A unidade responsável pela gestão da frota reconhece a ausência de controle sistemático sobre a destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pelas manutenções dos veículos, tais como óleos, pneus, filtros e peças substituídas. Ressalta-se, contudo, que a responsabilidade pela destinação final é das empresas prestadoras de serviços de manutenção, e que os contratos atualmente vigentes não contemplam cláusulas que exijam a comprovação documental dessa destinação, conforme previsto na Lei nº 12.305/2010.

Providências imediatas:

A COSIT iniciará tratativas com a área de sustentabilidade e com a fiscalização contratual para avaliar a implementação de mecanismos de controle sobre a destinação dos resíduos, ainda que de forma parcial, junto às empresas atualmente contratadas.

Providências preventivas e de médio prazo:

- *Inclusão, nos futuros contratos de manutenção da frota, de cláusulas específicas que obriguem as empresas prestadoras a comprovarem documentalmente a destinação ambientalmente adequada dos resíduos, com apresentação periódica de certificados de coleta, transporte e destinação final.*
- *Estabelecimento de rotina de fiscalização contratual, em articulação com a área de sustentabilidade, de modo a acompanhar e verificar o cumprimento das obrigações ambientais.*
- *Capacitação dos servidores da COSIT responsáveis pela gestão da frota e pela fiscalização contratual quanto às exigências da Política Nacional de Resíduos Sólidos.*

Aprimoramento futuro:

Com essas medidas, o TRF6 buscará estruturar, de forma gradativa, um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) da frota oficial, garantindo a conformidade com os artigos 20 a 24 da Lei nº 12.305/2010 e reforçando o compromisso institucional com a sustentabilidade ambiental e com a responsabilidade socioambiental da Administração Pública. “

4.9. Análise das respostas das Unidades Auditadas e Classificação das Recomendações

Com base na situação identificada e na manifestação da unidade auditada, conclui-se que, embora atualmente não haja controle formal sobre a destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota de veículos, a unidade auditada reconheceu a fragilidade e demonstrou disposição para promover melhorias estruturantes.

A adoção de medidas imediatas, preventivas e de médio prazo — como a inclusão de cláusulas contratuais específicas, o fortalecimento da fiscalização e a capacitação dos servidores — revela um compromisso da unidade auditada com a conformidade legal e com a sustentabilidade.

A proposta de estruturação, de forma gradativa, de um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) representa um avanço relevante e alinhado às diretrizes da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Dessa forma, as recomendações 4.7.1 a 4.7.4 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuros monitoramentos.

“*Em Implementação*” – de acordo com o Quadro I “*Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal*” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e:

“*Estruturantes*” – de acordo com o Quadro 3 “*Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal*” do PQA-CJF.

5 Achado 5 – Ausência de ações de sensibilização e capacitação ambiental voltadas aos servidores que trabalham com a manutenção e utilização da frota oficial de veículos do TRF6

5.1 Situação encontrada

Foi constatado que o TRF6 não realiza ações de sensibilização ou capacitação ambiental voltadas especificamente aos servidores que trabalham com a manutenção e utilização da frota oficial de veículos. Não foram localizados registros de treinamentos, campanhas educativas ou iniciativas que promovam a conscientização sobre práticas sustentáveis, como o uso racional de

combustíveis, a destinação adequada de resíduos automotivos ou a redução de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE).

5.2 Critérios

- [Lei 12.305/2010](#), que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, estabelece como objetivo da Política de Resíduos Sólidos:

“Art. 7º- São objetivos da Política Nacional de Resíduos Sólidos:

IX - capacitação técnica continuada na área de resíduos sólidos;

X - regularidade, continuidade, funcionalidade e universalização da prestação dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, com adoção de mecanismos gerenciais e econômicos que assegurem a recuperação dos custos dos serviços prestados, como forma de garantir sua sustentabilidade operacional e financeira, observada a [Lei nº 11.445, de 2007](#); “

- [Resolução CNJ 400/2021](#), em seus artigos 5º, 6º e 14 a 16, exige que os órgãos do Poder Judiciário incluam ações de capacitação e sensibilização sobre sustentabilidade no Plano de Logística Sustentável (PLS), com indicadores específicos no sistema PLS-Jud.

5.3 Evidência

Resposta à pergunta 22 (id. [1373942](#)) à Solicitação de Auditoria (id. [1330987](#)).

5.4 Possíveis causas

- Falha de comunicação entre a gestão da frota e a unidade de sustentabilidade.
- Ausência de planejamento específico para formação ambiental dos servidores da área.

5.5 Efeito

Risco de descumprimento das metas de descarbonização e da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

5.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

5.7 Recomendações

5.7.1 Elaborar e implementar plano de capacitação ambiental voltado aos servidores que atuam na gestão da frota, conforme previsto na [Lei 12.305/2010](#) e na [Resolução CNJ 400/2021](#).

5.7.2 Incluir ações de sensibilização e capacitação no Plano de Logística Sustentável (PLS), com metas e indicadores específicos.

5.7.3 Promover campanhas educativas sobre consumo consciente, destinação de resíduos automotivos e redução de GEE.

5.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“5.1) RESPOSTA AO ACHADO 5

A unidade responsável reconhece a importância da capacitação e da conscientização ambiental dos servidores envolvidos na manutenção e utilização da frota oficial do TRF6. Entretanto, até o presente momento, não foram implementadas ações específicas de sensibilização ou treinamentos voltados a esse público, em razão da priorização de demandas operacionais diretamente ligadas à disponibilidade e segurança da frota.

Providências em curso:

- Está em avaliação a inclusão, nos planos de trabalho da COSIT, de iniciativas educativas voltadas ao uso racional de combustíveis, à correta destinação de resíduos automotivos e à redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE).*
- Em articulação com a área de sustentabilidade, serão identificadas oportunidades de capacitação já oferecidas no âmbito do Tribunal, para que servidores da SETMA possam ser incluídos nessas ações.*

Providências de médio prazo:

- Previsão de programa específico de capacitação ambiental para servidores da gestão da frota, a ser alinhado com o Plano de Logística Sustentável (PLS) e com indicadores no sistema PLS-Jud, conforme a Resolução CNJ nº 400/2021.*
- Desenvolvimento de campanhas de sensibilização internas relacionadas a práticas sustentáveis no uso da frota, preferencialmente em parceria com a área de Comunicação Institucional, para alcançar maior engajamento.*

Aprimoramento futuro:

Com a adoção dessas medidas, busca-se não apenas sanar a ausência identificada, mas consolidar um processo contínuo de educação ambiental, alinhado à Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010), à Resolução CNJ nº 400/2021 e aos princípios da Política Nacional de Educação Ambiental (Lei nº 9.795/1999). “

5.9. Análise das respostas das Unidades Auditadas e Classificação da Recomendação

A unidade auditada reconheceu a pertinência do achado e informou que até o presente momento não foram implementadas ações específicas de sensibilização ou treinamentos voltados aos servidores que atuam na gestão da frota, em razão da priorização de demandas operacionais diretamente ligadas à disponibilidade e segurança da frota, e informou providências em curso e de médio prazo para regularização das recomendações. Desta forma, as recomendações 5.7.1 a 5.7.3 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuros monitoramentos:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I “Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

“Estruturantes” – de acordo com o Quadro 3 “Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal” do PQA-CJF.

6 Achado 6 – Oportunidade de melhoria no controle sistemático sobre os veículos da frota de veículos oficial do TRF6 que apresentam necessidade de manutenção

6.1 Situação encontrada

Foram verificadas possíveis necessidades de manutenções nos seguintes veículos:

- Veículo Focus - placas QNN-9922 – problemas no sistema de suspensão, segundo relato do Agente de Polícia Judicial – APJ, que acompanhou a inspeção.
- Veículo L200 - placas NEO6F42 – luz de marcha a ré com defeito.
- Veículo Focus - placas HLF-7287 – foi informado que o motor está fundido.
- Veículo Corolla - placas QNC-2780 – na inspeção visual, o reservatório de freio apresentou aparente nível baixo do fluído.
- Veículo Trailblazer - placas GMF-7876 - chave quebrada.
- Veículo Citroen C4L - placas GMF-7635 – na inspeção visual constatou-se aparente nível baixo de fluído de freio no reservatório de freio de serviço.

6.2 Critérios

Manutenções periódicas para conservação do bem público.

6.3 Evidências

“Checklist vistoria física carros” (id. [1377028](#)):

- Página 9 (Focus - placas QNN-9922)
- Página 10 (L200 - placas NEO6F42)
- Página 11 (Focus placas HLF-7287)
- Página 16 (Corolla placas QNC-2780)
- Página 17 (Trailblazer - placas GMF-7876)
- Página 22 (Citroen C4L - placas GMF-7635)

6.4 Possíveis causas

- Quadro limitado de servidores para lidar com a gestão da frota de veículos do TRF6.
- Aparente quantitativo de veículos superior às necessidades de transporte do Tribunal.

6.5 Efeitos

- Aumento do risco de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) por veículos em más condições de manutenções.
- Risco à segurança dos usuários e à conformidade ambiental do órgão.

6.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

6.7 Recomendações

- 6.7.1 Avaliar a necessidade de encaminhamento dos veículos citados para manutenção periódica.
- 6.7.2 Promover capacitação dos servidores responsáveis pela gestão da frota de veículos do TRF6 sobre boas práticas de manutenção e sustentabilidade.

6.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“6.1) RESPOSTA AO ACHADO 6

A COSIT reconhece a oportunidade de melhoria no controle sistemático sobre os veículos que apresentam necessidade de manutenção e informa que as seguintes providências estão sendo adotadas:

- Veículo Focus – placas QNN-9922 – problemas no sistema de suspensão relatados pelo Agente de Polícia Judicial. Providência: será realizado o reparo do sistema.*
- Veículo L200 – placas NEO6F42 – luz de marcha a ré com defeito. Providência: o veículo retornou à oficina para refazer o serviço previamente executado de forma ineficaz.*
- Veículo Focus – placas HLF-7287 – motor fundido. Providência: o veículo está arrolado para desfazimento.*
- Veículo Corolla – placas QNC-2780 – reservatório de freio com aparente nível baixo. Providência: será providenciado o nivelamento do fluído de freio.*
- Veículo Trailblazer – placas GMF-7876 – chave quebrada. Providência: a chave será substituída.*
- Veículo Citroen C4L – placas GMF-7635 – reservatório de freio de serviço com aparente nível baixo. Providência: será providenciado o nivelamento do fluído de freio.*

Providências adicionais e medidas preventivas:

- A COSIT irá reforçar o controle sistemático da manutenção preventiva e corretiva da frota, de modo a reduzir riscos à segurança dos usuários, preservar a conservação dos veículos e minimizar impactos ambientais, incluindo a emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE).*
- Será promovida capacitação dos servidores responsáveis pela gestão da frota sobre boas práticas de manutenção, inspeção periódica e sustentabilidade, garantindo maior eficiência operacional e prolongamento da vida útil dos veículos.*

Conclusão:

As ações acima evidenciam o compromisso da COSIT com a gestão responsável da frota, reforçando o monitoramento contínuo, a segurança dos usuários e a conformidade ambiental do TRF6.”

6.9. Análise das respostas das Unidades Auditadas e Classificação das Recomendações

A unidade auditada reconheceu a oportunidade de melhoria no controle sistemático sobre os veículos que apresentam necessidade de manutenção e informou as providências corretivas, adicionais e preventivas que pretende implementar. As ações propostas demonstram alinhamento com os princípios de segurança, sustentabilidade e eficiência operacional, contribuindo para a mitigação de riscos e o fortalecimento dos controles internos.

Desta forma, as recomendações 6.7.1 e 6.7.2 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuros monitoramentos:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I “Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

6.7.1 “Corretiva” – de acordo com o Quadro 3 “Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal” do PQA-CJF, e

6.7.2“Estruturante” – de acordo com o Quadro 3 “*Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal*” do PQA-CJF.

Achado 7 – Veículos sem a devida identificação visual obrigatória

7.1 Situação encontrada

Veículos classificados fora das categorias A e B (como C, D, E, F, G, H, I e “sem classificação”) sem identificação visual obrigatória e aparente contradição normativa quanto à identificação visual dos veículos da categoria H (blindados). O TRF1 criou a categoria H para veículos blindados na IN 14-08/2011 Consolidada – TRF1, mas não excluiu essa categoria da obrigatoriedade de identificação visual, conforme previsto nas instruções normativas.

7.2 Critérios

- [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) – CJF, Art. IX e XI: Todos os veículos oficiais, exceto os dos Grupos A e B, devem conter identificação visual obrigatória nas portas laterais, incluindo brasão da República, nome do órgão, expressão “USO EXCLUSIVO EM SERVIÇO” e identidade visual da Justiça Federal.

- [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#), Módulo 3, Título XI: Reitera a obrigatoriedade da identificação visual para todos os veículos exceto os dos Grupos A e B, inclusive os blindados (Grupo H), sem previsão de exceção para essa categoria.

7.3 Evidências

Relatório Veículos SJMG (id. [1318834](#)) e Relatório Veículos do TRF6 (id. [1318836](#)).

7.4 Possível causa

Ausência de regulamentação específica que autorize a dispensa da identificação visual para os veículos do grupo H.

7.5 Efeitos

Descumprimento das normas de padronização visual da frota de veículos do TRF6.

7.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

7.7 Recomendações

7.7.1 Revisar e regularizar a identificação visual dos veículos classificados fora dos grupos A e B (como C, D, E, F, G, H, I e “sem classificação”), conforme previsto na [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e da [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#).

7.7.2 Verificar a possibilidade de revisar ou internalizar a regulamentação da categoria H (blindados), propondo alteração normativa que permita ou não a dispensa da identificação visual.

7.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“7.1) RESPOSTA AO ACHADO 7

A COSIT reconhece a necessidade de padronização da identificação visual dos veículos oficiais conforme previsto na IN 04-01/2010 do CJF e na IN 14-08/2011 do TRF1.

Justificativa para a situação encontrada:

- O **artigo 116 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)** e o **Decreto nº 9.287/2018** permitem que veículos utilizados em serviços reservados de caráter policial ou de segurança utilizem placas particulares e **não possuam identificação visual visível**, com o objetivo de preservar o sigilo operacional.

- A **IN nº 3/2008** reforça que a utilização de veículos oficiais deve observar os princípios da Administração Pública, incluindo **eficiência, segurança e economicidade**, podendo a ausência de identificação constituir medida técnica para garantir a eficácia dos serviços prestados.

Situação da frota do TRF6:

- **Grupo D** – 1 veículo (L200- plotado)
- **Grupo G** – 2 veículos (Viatura caracterizada e C4)
- **Grupo E** – 2 veículos (Blazer branca- com placa de segurança, S10 - plotado)
- **Grupo H** – 1 veículo (Corolla)

Providências adotadas ou previstas:

- A COSIT continuará a **avaliar caso a caso a necessidade de identificação visual**, considerando a finalidade operacional de cada veículo.

- Serão verificadas alternativas **normativas e técnicas**, em alinhamento com o TRF6, para eventuais ajustes, especialmente quanto à categoria H (blindados), garantindo a **segurança e o sigilo das operações** sem comprometer o cumprimento das instruções normativas vigentes.

- A gestão da frota mantém registro atualizado da classificação e do status de identificação de cada veículo, garantindo **rastreabilidade e controle administrativo**.

Conclusão:

A ausência de identificação visual em determinados veículos decorre de exigências de segurança e sigilo operacional, sendo uma prática **justificada e respaldada legalmente**, ao mesmo tempo em que a COSIT mantém monitoramento e avalia melhorias em conformidade com a legislação e as instruções normativas aplicáveis.”

7.9. Análise das respostas da Unidades Auditada e Classificação das Recomendações

A unidade auditada reconheceu a necessidade de padronização da identificação visual dos veículos oficiais, conforme previsto na [Instrução Normativa 4/2010 CJF](#) e da [Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região](#), e informou que a ausência de identificação visual em determinados veículos decorre de exigências de segurança e sigilo operacional, sendo uma prática justificada e respaldada legalmente, mas que ela mantém monitoramento e avalia melhorias em conformidade com a legislação e as instruções normativas aplicáveis. Informou, também, as providências adotadas ou previstas para a implementação das recomendações. Desta forma, as recomendações 7.7.1 e 7.7.2 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de monitoramento em futuras análises:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I “**Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal**” do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e:

7.7.1 “Corretiva” – de acordo com o Quadro II “**Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal**” do PQA-CJF, e

7.7.2 “Estruturante” – de acordo com o Quadro II “**Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal**” do PQA-CJF.

8 Achado 8 – Ausência de cláusulas contratuais específicas sobre sustentabilidade e logística reversa

8.1 Situação encontrada

Na análise dos documentos da contratação (Estudo Técnico Preliminar – ETP, Termo de Referência – TR, Documento de Oficialização da Demanda – DOD, edital, contrato e anexos), não foi identificada cláusula que estabeleça a obrigatoriedade da empresa contratada para a realização da manutenção dos veículos da frota do TRF6 de manter e comprovar a logística reversa para resíduos como óleo lubrificante usado, filtros, pneus e baterias, gerados durante a execução dos serviços. Esses resíduos estão contemplados no art. 33 da [Lei 12.305/2010](#), que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), e exige a coleta, transporte e destinação final ambientalmente adequada destes resíduos.

8.2 Critérios

- [Lei 12.305/2010](#) - Art. 33: *“São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:*

II - pilhas e baterias;

III - pneus;

IV - óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens.”

- [Manual de Sustentabilidade nas Compras e Contratos do Conselho e da Justiça Federal – 2ª Edição](#) - item logística reversa, página 16;

- [Guia Prático de Licitações Sustentáveis do STJ](#) - itens 8 e 13

8.3 Evidências

- Termo de Referência (ids. [0262695](#)), Estudo Técnico Preliminar (id. [0092120](#)), Documento de Oficialização de Demanda (id. [0092120](#)), Edital da licitação (id. [0273706](#)), Contrato 25/2023 (id. [0336836](#)), Termo de Referência (id. [0661134](#)), Termo Aditivo ao Termo de Referência (id. [0738367](#)), Termo de Referência (id. [0661126](#)), Termo aditivo ao Termo de Referência (id. [0723445](#)).

8.4 Possíveis causas

- Falta de integração entre os requisitos legais ambientais e os documentos técnicos da contratação.

- Falta de capacitação dos servidores responsáveis pela elaboração dos instrumentos convocatórios quanto à legislação ambiental aplicável.

8.5 Efeitos

- Risco de destinação inadequada de resíduos perigosos, com potenciais danos ao meio ambiente e à saúde pública.

- Fragilidade na responsabilização da contratada quanto ao cumprimento da legislação ambiental.

- Descumprimento da Política Nacional de Resíduos Sólidos e da legislação ambiental correlata, podendo gerar sanções administrativas e judiciais.

8.6 Responsáveis

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

8.7 Recomendações

8.7.1 Incluir em futuras contratações, cláusula específica exigindo da contratada a manutenção e comprovação de sistema de logística reversa para os resíduos gerados.

8.7.2 Promover capacitação dos servidores responsáveis pela elaboração dos documentos de contratação sobre a legislação ambiental vigente.

8.7.3 Estabelecer mecanismos de fiscalização periódica da destinação dos resíduos gerados pela contratada

8.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos -SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“8.1) RESPOSTA AO ACHADO 8

A COSIT reconhece que os documentos das contratações vigentes não contemplam cláusula específica exigindo que a contratada mantenha e comprove a logística reversa dos resíduos gerados durante a execução dos serviços de manutenção da frota (óleos lubrificantes usados, filtros, pneus e baterias), conforme previsto no art. 33 da Lei nº 12.305/2010 e nas boas práticas de sustentabilidade do CJF e do STJ.

Providências futuras:

1. *Inclusão de cláusulas específicas em futuras contratações, estabelecendo a obrigatoriedade de manutenção e comprovação da logística reversa dos resíduos gerados durante a prestação de serviços de manutenção da frota oficial.*

2. *Capacitação dos servidores responsáveis pela elaboração de instrumentos convocatórios sobre a legislação ambiental vigente e sobre práticas de logística reversa, garantindo que as exigências legais sejam refletidas nos contratos.*

3. *Estabelecimento de mecanismos de fiscalização periódica da destinação dos resíduos gerados, com exigência de comprovação documental por parte da contratada, assegurando a conformidade com a Política Nacional de Resíduos Sólidos e prevenindo potenciais impactos ambientais.*

Conclusão:

Com a adoção dessas medidas, a COSIT reforça o compromisso do TRF6 com a responsabilidade socioambiental, a conformidade legal e a eficiência na gestão da frota oficial de veículos, promovendo maior controle sobre a destinação de resíduos perigosos e fortalecendo a sustentabilidade das contratações.”

8.9. Análise das respostas da Unidade Auditada e Classificação das Recomendações

A unidade auditada reconheceu a pertinência do achado e informou que serão incluídas em futuras contratações cláusulas estabelecendo a obrigatoriedade de manutenção e comprovação da

logística reversa dos resíduos gerados durante a prestação de serviços de manutenção da frota oficial e que realizará capacitação dos servidores responsáveis pela elaboração dos instrumentos de contratação sobre sustentabilidade e práticas de logística reversa, além de estabelecer mecanismos de fiscalização periódica da destinação dos resíduos gerados. Tais providências, se efetivamente implementadas, têm potencial para mitigar riscos ambientais e aprimorar a gestão da frota oficial. Desta forma, as recomendações 8.7.1 a 8.7.3 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuros monitoramentos:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I *“Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal”* do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

“Estruturantes” – de acordo com o Quadro II *“Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal”* do PQA-CJF.

Achado 9 - Deficiência na comprovação e fiscalização da destinação ambientalmente adequada de resíduos

9.1 Situação encontrada

Durante a análise da execução contratual de serviços que geram resíduos perigosos e não perigosos (como óleos lubrificantes usados, filtros, pneus, baterias, entre outros), verificou-se que as empresas contratadas não apresentaram comprovação documental da destinação ambientalmente adequada desses resíduos, conforme exigido pela legislação ambiental brasileira.

9.2 Critérios

- [Lei 12.305/2010](#) – Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS):
- Art. 3º, inciso XII: Define logística reversa e destinação ambientalmente adequada.
- Art. 33: Obriga fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes a estruturar sistemas de logística reversa.
- Art. 38: Os resíduos perigosos devem ser remetidos a operadores licenciados, inscritos no Cadastro Nacional de Operadores de Resíduos.
- [Guia Prático de Licitações Sustentáveis do STJ](#): itens 8 e 13.
- [Manual de Sustentabilidade nas Compras e Contratos do Conselho e da Justiça Federal – 2ª Edição](#), item logística reversa, página 16.

9.3 Evidências

PAes: [0002424-91.2025.4.06.8000](#) e [0002510-62.2025.4.06.8000](#)

9.4 Possíveis causas

- Ausência de cláusulas contratuais que exijam a comprovação periódica da destinação dos resíduos.
- Falta de fiscalização por parte dos setores responsáveis quanto ao cumprimento das obrigações ambientais.
- Deficiência na capacitação dos gestores e fiscais de contrato sobre os requisitos da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

9.5 Efeitos

- Risco de destinação inadequada de resíduos perigosos, com potenciais danos ao meio ambiente e à saúde pública.
- Fragilidade na responsabilização da contratada.
- Descumprimento da legislação ambiental, podendo gerar sanções administrativas, civis e penais.

9.6 Responsável

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos – SETMA/COSIT.

9.7 Recomendações

9.7.1 Em futuras contratações, incluir cláusulas contratuais que obriguem a contratada a apresentar, durante a execução do contrato, comprovantes de destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados.

9.7.2 Incluir nas rotinas de fiscalização documental de futuras contratações da espécie comprovação da destinação dos resíduos sólidos.

9.7.3 Promover capacitação dos servidores envolvidos na gestão contratual sobre legislação ambiental e boas práticas de sustentabilidade.

9.8 Manifestação da Unidade Auditada

Seção de Transportes e Manutenção de Veículos - SETMA/COSIT (id. [1409557](#))

“9.1) RESPOSTA AO ACHADO 9

A COSIT reconhece que, na execução dos contratos vigentes, não houve apresentação de comprovação documental da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pelos serviços de manutenção da frota (óleos lubrificantes usados, filtros, pneus, baterias, entre outros), conforme exigido pela Lei nº 12.305/2010 e pelas boas práticas de sustentabilidade previstas no CJF e STJ.

Providências futuras:

1. Inclusão de cláusulas específicas em futuras contratações, estabelecendo a obrigatoriedade de apresentação periódica de comprovantes de destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados.

2. Inserção nas rotinas de fiscalização documental das futuras contratações da exigência de comprovação da destinação de resíduos sólidos, garantindo o cumprimento legal e a rastreabilidade.

3. Capacitação dos servidores responsáveis pela gestão contratual, abordando legislação ambiental, logística reversa e boas práticas de sustentabilidade, assegurando maior eficiência na fiscalização e responsabilização das contratadas.

Conclusão:

Com essas medidas, a COSIT reforça o compromisso do TRF6 com a responsabilidade socioambiental, a conformidade legal e a sustentabilidade na gestão da frota de veículos, promovendo maior controle sobre a destinação de resíduos perigosos e prevenindo impactos ambientais e riscos à saúde pública. “

9.9. Análise das respostas da Unidade Auditada e Classificação das Recomendações

A unidade auditada reconheceu a pertinência do achado e informou que serão incluídas, em futuras contratações, cláusulas estabelecendo a obrigatoriedade de apresentação periódica de comprovantes da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados e a exigência de comprovação da destinação de resíduos sólidos, garantindo-se o cumprimento das normas ambientais e a rastreabilidade. Informou também que realizará a capacitação dos servidores responsáveis pela gestão contratual, abordando legislação ambiental, logística reversa e boas práticas de sustentabilidade, assegurando maior eficiência na fiscalização e responsabilização das contratadas.

Desta forma, as recomendações 9.7.1 a 9.7.3 foram classificadas conforme abaixo, e serão objeto de futuros monitoramentos:

“Em Implementação” – de acordo com o Quadro I *“Classificação das recomendações de auditoria no âmbito da Justiça Federal”* do Programa de Qualidade em Auditoria (PQA-CJF); e

“Estruturantes” – de acordo com o Quadro II *“Classificação qualitativa para as recomendações de auditoria na Justiça Federal”* do PQA-CJF.

IV – Conclusão

A Equipe de Auditoria Interna examinou a conformidade da gestão da frota de veículos do TRF6, com foco no cumprimento dos normativos vigentes.

Foram analisadas: a efetiva utilização, as condições adequadas de circulação, a guarda segura, a cobertura por apólice de seguro e a prevenção da ociosidade dos veículos; a publicação no Diário Oficial da União e no portal eletrônico da lista de veículos oficiais do TRF6 utilizados, com a indicação das quantidades e valores de mercado atualizados (tabela FIPE de veículos), em cada um dos grupos definidos no art. 3º da [Resolução 736/2021 CJF](#); a regularidade das habilitações dos Agentes da Polícia Judicial- APJ autorizados a dirigir veículos; e a participação destes servidores em cursos sobre protocolo, comportamento, normas de trânsito e segurança; e a aderência da frota de veículos do TRF6 aos critérios de sustentabilidade previstos nas normas vigentes.

A unidade auditada foi solícita e encaminhou com presteza todas as informações requeridas, auxiliando a equipe de auditoria na construção do diagnóstico da gestão da frota de veículos do TRF6.

Constataram-se algumas fragilidades na gestão da frota oficial do TRF6, com destaque para a ausência de controles formais nas vistorias veiculares, lacunas no cumprimento de normativos internos e deficiências na integração de requisitos ambientais às práticas administrativas e contratuais. Constatou-se também a inexistência de mecanismos de controle sobre emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), de destinação adequada de resíduos automotivos e de ações de capacitação ambiental voltadas aos servidores lotados na unidade.

Adicionalmente, foram identificadas inconformidades na identificação visual de veículos, falhas na exigência de comprovação documental por parte das empresas contratadas e carência de capacitação técnica dos responsáveis pelos instrumentos convocatórios.

As inconsistências verificadas indicam a necessidade de aprimoramento dos controles internos, da capacitação dos servidores envolvidos e da integração entre os aspectos técnicos e legais nos processos de contratação e gestão operacional.

Diante dos achados, recomenda-se a adoção de medidas corretivas e preventivas que promovam maior conformidade normativa, sustentabilidade ambiental e eficiência na gestão da frota, em alinhamento com os princípios da administração pública e os compromissos institucionais do Poder Judiciário.

Quadro V – Síntese com indicação da unidade responsável ou interessada para apresentação de considerações sobre os achados e recomendações

Item	Achados	Subitem	Recomendações Finais	Unidade Responsável ou Interessada	Classificação quadro I PQA da recomendação	Classificação quadro II PQA da recomendação
1	Fragilidade no controle de requisições e uso dos veículos oficiais	1.7.1	Providenciar a substituição imediata do CRLV danificado.	SETMA	Implementada	Corretiva
		1.7.2	Implantar rotinas de verificação periódica da documentação e dos itens obrigatórios dos veículos da frota, conforme descrita no item 10 do tópico “Manutenção e Recuperação” da Instrução Normativa 4/2010 CJF e no Título II, item 1.1 da Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região.		Em Implementação	Estruturante
		1.7.3	Garantir a disponibilidade física dos documentos essenciais, evitando inconsistência quando ocorrer instabilidade no sistema online.		Em Implementação	Orientadora
2	Ausência de registros diários de vistoria dos veículos da frota do TRF6	2.7.1	Implementar controles formais e sistemáticos para a realização e registro diário das vistorias dos veículos, conforme previsto nos normativos Instrução Normativa 4/2010 CJF e Instrução Normativa 14-08/2011 TRF1ª Região.		Em Implementação	Estruturante
		2.7.2	Adotar de sistema informatizado ou, na sua ausência, de formulário próprio padronizado, com checklist dos itens a serem inspecionados.		Em Implementação	Estruturante
3	Ausência de controle e análise das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na frota oficial do TRF6	3.7.1	Designar equipe técnica ou comissão responsável pela elaboração do inventário de emissões de GEE da frota de veículos, conforme metodologia do Programa Brasileiro GHG - Protocolo.		Em Implementação	Estruturante
		3.7.2	Implementar sistema de coleta de dados sobre consumo de combustíveis, quilometragem percorrida e manutenção dos veículos.		Em Implementação	Estruturante
		3.7.3	Integrar as ações da gestão da frota ao Plano de Logística Sustentável (PLS) e ao Plano de Descarbonização do TRF6.		Em Implementação	Estruturante
		3.7.4	Priorizar, sempre que possível, o uso de biocombustíveis e realizar revisões periódicas dos veículos		Em Implementação	Estruturante

			com foco na eficiência energética e redução de emissões.		
		3.7.5	Publicar os resultados do inventário e revisar anualmente o plano de descarbonização, conforme previsto na Resolução CNJ 594/2024.	Em Implementação	Estruturante
4	Ausência de controle da destinação ambientalmente adequada dos resíduos gerados pela frota de veículos do TRF6	4.7.1	Elaborar e implementar plano de gerenciamento de resíduos sólidos da frota oficial, conforme os artigos 20 a 24 da Lei 12.305/2010.	Em Implementação	Estruturante
		4.7.2	Incluir, em futuras contratações, cláusulas contratuais que obriguem as empresas prestadoras de serviços de manutenção de veículos a comprovar a destinação final ambientalmente adequada dos resíduos gerados.	Em Implementação	Estruturante
		4.7.3	Estabelecer rotinas de fiscalização e controle documental das futuras contratações, exigindo a apresentação de certificados e relatórios periódicos relacionados ao gerenciamento de resíduos sólidos.	Em Implementação	Estruturante
		4.7.4	Capacitar servidores responsáveis pela gestão da frota e fiscalização contratual quanto às obrigações da Política Nacional de Resíduos Sólidos.	Em Implementação	Estruturante
5	Ausência de ações de sensibilização e capacitação ambiental voltadas aos servidores que trabalham com a manutenção e utilização da frota oficial de veículos do TRF6	5.7.1	Elaborar e implementar plano de capacitação ambiental voltado aos servidores que atuam na gestão da frota, conforme previsto na Lei 12.305/2010 e na Resolução CNJ 400/2021.	Em Implementação	Estruturante
		5.7.2	Incluir ações de sensibilização e capacitação no Plano de Logística Sustentável (PLS), com metas e indicadores específicos.	Em Implementação	Estruturante
		5.7.3	Promover campanhas educativas sobre consumo consciente, destinação de resíduos automotivos e redução de GEE.	Em Implementação	Estruturante
6	Oportunidade de melhoria no controle sistemático sobre os veículos da frota de veículos oficial do TRF6	6.7.1	Avaliar a necessidade de encaminhamento dos veículos citados para manutenção periódica.	Em Implementação	Corretiva
		6.7.2	Promover capacitação dos servidores responsáveis pela gestão da frota de veículos do TRF6	Em Implementação	Estruturante

Diante do exposto, propõe-se o encaminhamento deste Relatório Final de Auditoria à Diretoria Geral – DGER, para conhecimento e para que esta o envie à Coordenadoria de Segurança, Inteligência e Transporte - COSIT, para ciência e observância das recomendações propostas, sintetizadas no Quadro V acima.

À consideração superior.

Daniel Silva de Oliveira
Supervisor da SEALC

Antônio Fernando Alves da Gama Moraes
Técnico Judiciário

Jeferton Gomes Fernandes De Oliveira
Estagiário

Sônia Maria dos Santos Lopes
Diretora do NUAUG

De acordo.

Luiz Guilherme Piva
Diretor da SECAU



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Guilherme Piva, Diretor(a) de Secretaria**, em 29/09/2025, às 17:16, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Silva de Oliveira, Assistente III**, em 29/09/2025, às 17:20, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Sônia Maria dos Santos Lopes, Diretor(a) de Núcleo**, em 29/09/2025, às 17:20, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Jeferton Gomes Fernandes de Oliveira, Estagiário(a)**, em 29/09/2025, às 17:24, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Fernando Alves da Gama Moraes, Técnico Judiciário**, em 29/09/2025, às 17:33, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.trf6.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **1438193** e o código CRC **04F928DE**.