

ANEXO I – Termo de Referência

1 DO OBJETO:

1.1 Prestação de serviços de locação de 114 ônibus novos, 100% elétricos, articulados, e toda a infraestrutura necessária para operação dos mesmos, tais como carregadores, e infra-estrutura elétrica da garagem da Metrobus. Inclui-se também a manutenção integral dos veículos, dos carregadores e da infra-estrutura de recarga e suporte, por um período de 16 (dezesesseis) anos, para operação no Eixo Anhanguera e extensões (Goianira, Senador Canedo e Trindade).

2 DA JUSTIFICATIVA:

2.1 A Metrobus Transporte Coletivo S/A, sediada em Goiânia-GO, é uma sociedade de economia mista no âmbito do Estado de Goiás, submetida às Leis Federais nº 6.404/76 e nº 13.303/16. Seu surgimento decorreu da cisão da Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás - TRANSURB, por autorização na Lei Estadual nº 13.049/97 e Decreto Estadual nº 4.846/97.

2.2 Tem como objeto social, segundo previsão em seu Estatuto Social, explorar a operação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de características urbanas, em municípios, aglomerados urbanos e áreas metropolitanas. E, embora integrante da estrutura indireta do Poder Executivo, está atualmente na condição de dependente econômica do acionista majoritário, em atenção ao que consta no art. 2º, III, da LC nº 101/2000 (LRF).

2.3 Nos termos da Lei Estadual nº 20.491/19, que dispõe sobre a organização administrativa do Estado de Goiás, está vinculada/jurisdicionada à SEDI – Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Inovação.

2.4 Por força do Contrato de Concessão nº 01/2011, firmado com a CMTC – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, braço executivo do Poder Concedente (CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos), é operadora responsável pela execução dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros no Eixo Anhanguera.

2.5 O Eixo Anhanguera, correspondente ao lote nº 1 dos serviços de transporte coletivo da RMTC – Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, com extensão de 13,6 km, é um corredor de transporte coletivo exclusivo, em sistema de BRT (Bus Rapid Transit). Considerado a principal via estruturante de Goiânia, conta com 5 (cinco) Terminais de Integração e 19 Estações elevadas de embarque e desembarque.

- 2.6** Desde 2014, por força de Acordo Operacional com demais operadoras, sua operação se estendeu até os perímetros urbanos de Senador Canedo, Trindade e Goianira, cidades integrantes da RMG – Região Metropolitana de Goiânia, fazendo com que a extensão do trecho operado passasse para aproximadamente 70 km.
- 2.7** A frota operacional atual é formada por 65 ônibus articulados com capacidade para 170 passageiros e 27 ônibus biarticulados com capacidade para 250 passageiros, cujo combustível é óleo diesel. A manutenção periódica e corretiva é realizada em oficina interna, via pessoal próprio e pontuais terceirizações.
- 2.8** A Metrobus, atualmente, vem tendo desempenho operacional relativamente abaixo da exigência do órgão gestor (CMTC). A quantidade de viagens não realizadas e incompletas provocadas pela falta de veículos ou defeitos mecânicos ocorridos durante a operação, são os principais fatores que contribuem para o baixo desempenho operacional do corredor Anhanguera.
- 2.9** Neste contexto, considerando que o nível de serviços prestados pela Metrobus já vem sendo comprometido pela impossibilidade de recuperação plena dos ônibus dado o nível de degradação da frota, deixando margem a questionamentos quanto à fiel observância de todos os preceitos contidos no Contrato de Concessão, e, tendo em vista que no referido instrumento contratual está prevista a busca por soluções sustentáveis durante a vigência do contrato.
- 2.10** Como consequência do exposto acima, torna-se inevitável um aumento de custo de manutenção (pessoal + peças) na intenção de evitar que a frota se deteriore ainda mais.
- 2.11** O atendimento não totalmente satisfatório da operação do eixo Anhanguera e suas extensões não se agravou mais pelo motivo que houve uma redução do número de passageiros quando da pandemia. Fato este, que passado quase dois anos, o número de passageiros voltou a crescer e a frota existente já não mais comporta este crescimento, o que ocasionou de forma temporária (até a substituição da frota) um acordo de cooperação operacional.
- 2.12** Conclui-se então que a substituição da frota torna-se necessária e inevitável para que o sistema de transporte público do eixo não venha a colapsar.
- 2.13** Calcula-se também reduções de custos com a substituição do combustível fóssil para energia elétrica, que irá proporcionar uma diminuição entre 70 a 81% após conclusão de toda a implantação, como também decréscimos de outros custos operacionais e de manutenção própria, além, é claro de todos os benefícios sociais e ambientais.

- 2.14** Este modelo de contratação, nos termos e diretrizes propostos nos estudos de modelagem recepcionados pela Metrobus, já surge como opção no mercado de transporte, por demonstrar ser mais eficiente, aumentando a disponibilidade de frota, reduzindo custos operacionais, além de permitir que a operadora tenha sua atenção voltada para o seu objetivo que é a operação do serviço de transporte de passageiros.
- 2.15** A modalidade de LOCAÇÃO de frota veículos, em todos os seus modais, segue uma tendência mundial, inclusive em órgãos públicos, principalmente devido a rapidez no que tange ao processo de manutenção e reposição dos veículos.
- 2.16** Por se tratar de tecnologia inovadora, sem precedente no Brasil, com assistência técnica (peças e serviços), mão de obra especializada, e, fornecedores limitados, entende-se que a melhor alternativa seja transferência de toda a manutenção da frota, equipamentos de recarga para o detentor da tecnologia, possibilitando inclusive, incorporação de inovações tecnológicas futuras.
- 2.17** A eletrificação veicular vem sendo estimulada pelos governos de diversos países como uma solução para a redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), ambientalmente sustentáveis e de poluentes locais, inserida em um contexto de transição energética com enfoque na promoção de fontes renováveis de geração elétrica e implantação de redes inteligentes de energia (smart grids).
- 2.18** Os veículos leves têm sido o principal segmento no processo de eletro-mobilidade, especialmente devido à sua representatividade no consumo de combustíveis fósseis na matriz energética global de transportes. Em 2019, os licenciamentos de veículos leves elétricos no mundo ultrapassaram 2 milhões de unidades (IEA, 2020), impulsionados por incentivos governamentais de diversas naturezas como políticas fiscais e creditícias, investimentos diretos, e subsídios para aquisição do automóvel elétrico.
- 2.19** Os licenciamentos foram particularmente elevados em países como China, Japão, Noruega, Suécia, Países Baixos e Finlândia, se destacando como o maior mercado mundial de veículos elétricos – 2,2% de participação destes modelos no total das vendas de veículos leves (IEA, 2018). Cumpre ressaltar que esse avanço deriva, em grande medida, de ações relacionadas à estratégia de redução da dependência energética fóssil, incentivo a alguns setores industriais chineses, aproveitamento de seus recursos minerais na fabricação de baterias, bem como da necessidade de diminuição das emissões de poluentes locais.
- 2.20** No que tange aos veículos urbanos coletivos, as políticas de eletrificação nos diversos países, em geral, são mais restritas e incluem elevados subsídios, além da introdução de ônibus em frotas governamentais. Em março de 2015, mais de 20 cidades

assinaram o C40 FossilFuelFree Streets Declaration, dentre elas Paris, Cidade do México, Medellín, Santiago e Barcelona, comprometendo-se a adquirir apenas ônibus de emissão zero a partir de 2025 (C40, 2019). Nos cenários New Policies1 e EV30@302 elaborados pela Agência Internacional de Energia (International Energy Agency - IEA, na sigla em inglês), o número de ônibus elétricos parte de uma base de 370 mil unidades nas ruas em 2017, alcançando 1,5 milhão e 4,5 milhões de unidades até 2030, respectivamente, em cada um dos cenários (IEA, 2018).

2.21 As mudanças climáticas globais e a deterioração da qualidade do ar nas grandes cidades estão entre os principais vetores para o processo mundial de eletrificação nos transportes. No Brasil, o setor de transportes foi responsável por 46,3% do total das emissões da matriz energética brasileira em 2018 (416,1 MtCO₂-eq⁶), enquanto o seu consumo de energia representou cerca de um terço do consumo total da economia brasileira (255,7 Mtep⁷ em 2018), segundo dados do Balanço Energético Nacional (EPE, 2019).

2.22 Ressalta-se que em sua Contribuição Nacionalmente Determinada (Nationally Determined Contribution⁸ - NDC na sigla em inglês), o Brasil se comprometeu com uma redução, em 2025, de suas emissões totais de GEE em 37% abaixo dos níveis de 2005 (BRASIL, 2015). Além disso, o país apresentou uma contribuição indicativa subsequente de 43% de redução dos níveis de emissão de 2005, a ser atingida em 2030 (MDIC, 2018a).

2.23 Do ponto de vista local, a operação do transporte motorizado com base na queima de combustíveis fósseis é responsável pela emissão de diversos poluentes nocivos à saúde humana, com destaque para monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), material particulado (MP), óxidos de nitrogênio (NO_x) e óxidos de enxofre (SO_x) (IPEA, 2011) (MMA, 2020).

2.24 Segundo o International Council on Clean Transportation (ICCT), os dados da rede de monitoramento da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) indicam que, em 2015, os padrões diários e anuais de qualidade do ar recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS) foram ultrapassados em pelo menos dois terços dos dias para os poluentes MP₁₀, MP_{2,5} e O₃ (ozônio), trazendo prejuízos graves para a saúde dos cidadãos, que incluem doenças cardíacas, acidentes vasculares cerebrais, câncer de pulmão, asma e doenças pulmonares obstrutivas crônicas (MDIC 2018b) (MMA, 2020).

2.25 De acordo com o documento, os ônibus urbanos com motor a combustão interna (MCI) de gerações mais antigas produzem um quarto das emissões de carbono negro do

transporte rodoviário, apesar de constituírem apenas 1% da frota global de veículos rodoviários.

2.26 O Brasil vem atuando em prol do maior conhecimento, desenvolvimento e implementações de tecnologias de baixa emissão para ônibus urbanos, através de avanços nas áreas de normatização e regulamentação, estratégias de políticas públicas, e novos modelos de negócio relacionados às tecnologias alternativas ao diesel, dentre elas, os biocombustíveis, o gás natural comprimido (GNC), os ônibus híbridos e os elétricos.

2.27 A necessidade de conversão para veículos "limpos" se faz presente devido a redução da emissão de gás carbônico e da poluição sonora, dos menores custos operacionais e de manutenção a longo prazo. "Transportes sustentáveis são essenciais para ações climáticas, mas também para proteger a saúde de cidadãos. Um ônibus elétrico pode evitar até 60 toneladas de emissões de carbono todos os anos." Informação divulgada em artigo da ONU.

2.28 No Brasil, o compromisso do país no Acordo de Paris é de conseguir reduzir as emissões de gás carbônico em 37% em relação às emissões de 2005. A data limite para isto é 2025, com o objetivo de reduzir 43% das emissões até 2030 e de promover medidas de eficiência, melhorias na infraestrutura de transportes e no transporte público em áreas urbanas.

2.29 Considerando a evolução tecnológica da indústria automotiva, principalmente os recentes avanços nas áreas de Ciências dos Materiais, Ciências Ambientais, Ergonomia, Segurança do Trabalho e Mobilidade Urbana, os veículos voltados para a atividade do Transporte Público Coletivo de Passageiros propostos para a locação deverão ter PROPULSÃO ELÉTRICA e deverão observar os projetos básicos contemporâneos desenvolvidos pelos fabricantes de chassis, carrocerias e baterias.

2.30 O modelo elétrico se destaca não só pela tecnologia "limpa", redução acentuada de poluição ambiental, como também por ser um ônibus com performance superior aos demais do tipo de propulsão.

2.31 Entende-se também que o modelo de combustão por energia fóssil, não renovável, com o decorrer dos anos, de forma progressiva, tende a ser substituído por outras fontes mais limpas e renováveis, incluindo a energia elétrica em todas as suas formas, hidrelétrica, solar, biomassa e eólica.

2.32 A energia elétrica, atualmente corresponde aproximadamente a 80% da matriz energética brasileira, com pouca dependência das oscilações do mercado internacional, como atualmente acontece com combustível fóssil.

- 2.33** Para uma visão de longo prazo, conclui-se que esta tecnologia disponível (tendência mundial) é atualmente a mais adequada para substituição da frota da Metrobus, não havendo, no momento, outras alternativas de tecnologias maduras com garantia de abastecimento pelo período contratual para utilização em ônibus de uso público para transporte de massa.
- 2.34** Este modelo também permite maior agilidade e mobilidade em movimentar a frota operacional quando houver necessidade de ajustes de grade horária, sempre determinada pelo órgão gestor, quando da variação positiva do fluxo de passageiros ou até mesmo para uma substituição de veículos em casos de eventos fortuitos
- 2.35** O modelo de locação permite maior agilidade quando da manutenção dos veículos, e na substituição de insumos para mantê-los operacionais, evitando problemas na administração de materiais, manutenção de oficina, garagem, administração de pessoal, dentre outros, custos inerentes à administração governamental e se torna mais atrativa por concentrar exclusivamente em sua atividade fim, a operação.
- 2.36** Por fim, a Metrobus é uma empresa dependente do capital do Estado de Goiás, que por sua vez está obrigado a cumprir metas estabelecidas no Regime de Recuperação Fiscal e manter teto de gastos, não podendo captar recursos através de financiamento para investimentos que gerem ativos a serem imobilizados. Quando da adoção do modelo de locação, apenas se adquire o direito de uso por período definido de tempo, não havendo necessidade de imobilização de patrimônio.

3 DA COMPOSIÇÃO DE CUSTOS – VALOR MÁXIMO DE REFERÊNCIA:

Valor Unitário Mensal: xxxxx

Valor Global Estimado: xxxx

Nos valores indicados acima já estão contemplados os custos da locação da frota, dos carregadores, de toda a manutenção, da adaptação da oficina/garagem, dos IPVAs, dentre outros. Ou seja, todos os custos necessários para execução deste objeto.

- 3.1** Considerando que se trata de um modelo ainda pouco utilizado no país, de tecnologia totalmente nova e pioneira, foi utilizado para o cálculo dos valores referenciais acima todas as informações disponíveis, a saber:

3.2 Utilizou-se os dados obtidos no PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse n.01/2021 de 23/08/2021, dados de mercado, de custos, de manutenção da frota Metrobus, de tributos e de pesquisas de campo.

3.3 Para o cálculo do Valor estimado total do Projeto nos 16 anos, considerou-se os 18 meses de implantação, sendo 6 meses para obras de adaptação da infra-estrutura, licenças, preparação dos veículos, dentre outras ações necessárias para operacionalização dos ônibus, 9 meses de efetiva entrega dos ônibus conforme cronograma de entregas previsto no item 9 deste edital e 177 meses operando com a frota completa dos 114 ônibus, conforme demonstrado na tabela abaixo:

| DESEMBOLSOS PREVISTOS POR ANO - Conforme Cronograma | | | | | |
|---|--|---------------------------|------------|------------|-----------------------------------|
| Periodo | Fase | Valor Unitário Mensal Por | | N.Meses | Valor TOTAL Nominal Presente (**) |
| | | ônibus (*) | Qtd ônibus | | |
| Mes0 | Assinatura do Contrato | | | | |
| Mês1 a Mês6 | Infraestrutura,Licenças,Preparação de ônibus | | | 6 | |
| Mês7 a Mês15 | Implantação/Man. (***) | | 1 a 114 | 9 | |
| Mês16 a Mês27 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês28 a Mês39 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês40 a Mês51 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês52 a Mês63 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês64 a Mês75 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês76 a Mês87 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês91 a Mês99 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês100 a Mês111 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês112 a Mês123 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês124 a Mês135 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês136 a Mês147 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês148 a Mês159 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês160 a Mês171 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês172 a Mês183 | Manutenção | | 114 | 12 | |
| Mês184 a Mês192 | Manutenção | | 114 | 9 | |
| (*) incluso (Veículo, Manutenção, carregadores e Infra-estrutura) | | | | 192 | R\$ 0,00 |
| (**) Não considerado as correções anuais previstas em contrato | | | | | |
| (***) Conforme cronograma de entregas | | | | | |
| 16 anos = 192 meses | | | | | |

3.4 Na proposta deverá constar as especificações do ônibus, como também declaração de que o produto proposto estará atendendo todas as especificações e normas exigidas neste edital.

3.5 Deverá também ser apresentada uma planilha de composição dos custos do valor proposto pelo licitante contendo o detalhamento do mesmo, aberto pelos itens de maior relevância, tais como custo dos ônibus, dos carregadores, do financiamento do capital, das obras necessárias de infra-estrutura, da previsão dos custos de manutenção, dentre outros.

3.6 Será considerado critério de seleção do vencedor, aquele que apresentar o menor valor mensal unitário (inclui veículo, manutenção, carregadores e infraestrutura), desde que satisfaça as exigências técnicas contidas nestes edital.

4 DESCRIÇÃO TÉCNICA DOS VEÍCULOS:

4.1 Os veículos propostos para operarem no eixo Anhanguera e suas extensões, conforme descrito no item 1, deverão ser do tipo M3, 100% elétrico, piso baixo, articulado, com comunicação entre os vagões, sendo que pelo menos uma unidade deverá estar dotada de tração, e, com capacidade nominal mínima de **145** passageiros. Os ônibus deverão ter 03 (três) portas de cada lado para embarque e desembarque de passageiros, em nível do assoalho, ou conforme projeto aprovado pela Contratante.

4.1.1 Os veículos propostos para locação deverão atender aos requisitos de confiabilidade, segurança, manutenção, conforto e conservação ambiental, além das especificações contidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) e demais referenciais normativos das esferas federal, estadual e municipal, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo.

4.1.2 DIMENSÕES DO VEÍCULO:

4.1.2.1. As dimensões Gerais para os veículos propostos para a locação deverão cumprir as disposições da ABNT NBR 15.570, sendo possível, inclusive, seu enquadramento a novas normas estabelecidas para este tipo de veículo.

4.1.2.2. O comprimento mínimo deverá ser de 18500mm;

4.1.2.3. A Largura Externa do Veículo deverá ser de no máximo 2600 mm (distância compreendida entre dois planos paralelos ao plano longitudinal médio e que tangencia o veículo em ambos os lados);

4.1.2.4. O tipo de piso deverá ser do tipo "Piso baixo".

4.1.2.5. Altura Externa do Veículo deverá ser de no máximo 3900 mm (entre o plano de apoio e um plano horizontal tangente à parte mais alta do veículo);

- 4.1.2.5.1. Deverão comportar no mínimo 145 passageiros, sendo no mínimo 50 passageiros sentados, respeitando a quantidade máxima de 6 passageiros/m².
- 4.1.2.5.2. A quantidade de passageiros sentados poderá ser reduzida em virtude de adaptações com vistas à maior comodidade das pessoas com deficiência e à acomodação de cadeira de rodas e/ou para aumentar o número total de passageiros.

4.2 ACESSIBILIDADE:

- 4.2.1 A acessibilidade deverá propiciar a condição de utilização por qualquer pessoa, com segurança e autonomia, total ou assistida. Trata-se de um fator determinante para a aplicação operacional no sistema de Transporte Público e, portanto, todos os veículos definidos neste item deverão ser acessíveis. A ABNT NBR 14.022 em conjunto com a NBR 15.570, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo que estabelece os parâmetros e critérios técnicos a serem observados em todos os elementos do sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros e suas diretrizes, que visam proporcionar acessibilidade com segurança. Os veículos propostos para aquisição deverão atender as resoluções das normas supracitadas, bem como demais instrumentos normativos.
- 4.2.2 Os veículos propostos para locação poderão conter novas tecnologias ou dispositivos, desde que apresentem supremacia em relação às atuais, que visem o seu aprimoramento em termos de conforto, segurança, desempenho, durabilidade e minimização dos impactos ambientais.
- 4.2.3 Cada veículo deverá vir equipado com 01 (um) elevador ou prancha a fim de permitir o embarque e desembarque dos passageiros portadores de deficiência física tanto nas plataformas altas como nas baixas.

4.3 CHASSI - PLATAFORMA:

- 4.3.1 A estrutura chassi-plataforma é a estrutura projetada para o encarroçamento do veículo. Ela suporta a suspensão, direção, baterias, sistema de tração elétrico entre outros sistemas.
- 4.3.2 A estrutura do chassi do veículo deverá ser construída com aço de elevada resistência, possuir dispositivo de regulação de altura do chassi e atender as condições da norma ABNT NBR 15.570.

4.3.3 O Peso Bruto Total (PBT), peso do chassi plataforma acrescido do peso da carroceria, fluidos, equipamentos, baterias, etc.

4.4 SISTEMA DE DIREÇÃO:

4.4.1 O sistema de direção deverá ser do tipo EHPS (eletro-hidráulico) ou de tecnologia superior e a coluna de direção do tipo regulável.

4.5 SISTEMA DE SUSPENSÃO:

4.5.1 O sistema de suspensão deverá ser PNEUMÁTICA e estar presente em todos os eixos do veículo.

4.5.2 O sistema de suspensão deverá ser composto por amortecedores, bolsões de ar, barra estabilizadora, barras tensoras, batentes internos, válvulas niveladoras de altura e demais componentes necessários para o perfeito funcionamento da suspensão de acordo com o projeto do fabricante. Ressaltamos que a configuração e a quantidade dos itens deverá ser adequadas para o regime de trabalho em que os veículos serão submetidos.

4.5.3 O sistema de suspensão deve possuir movimentação vertical, kneeling, total, e efetuar a elevação do veículo para a transposição de obstáculos notáveis como lombadas, valetas discordâncias na via etc. O sistema de rebaixamento é obrigatório seja ele parcial ou total.

4.6 MOTOR:

4.6.1 O motor deverá ser adequado ao desempenho operacional da CONTRATANTE. O propulsor não poderá sofrer interferências prejudiciais ao seu rendimento durante a utilização do sistema de ar condicionado do veículo.

4.6.1.1. Especificações mínimas total do(s) motor(es)

| | |
|----------------------|------------------------------|
| Capacidade de tração | Rampa de 14% mesmo no aclave |
| Autonomia | ≥200 km reais |
| Torque líquido | ≥1700 Nm |
| Potência | ≥340 cv ou 250kw |
| Velocidade máxima | ≥60 km/h |

4.7 SISTEMA DE TRANSMISSÃO:

4.7.1 O sistema de transmissão deverá ser do tipo utilizado em veículos de tração elétrica, ou seja, motor elétrico e redutor diretamente nas rodas de tração ou através de motores elétricos impulsionando eixos e diferenciais. Sistemas similares ou de melhor qualidade serão aceitos mediante análise técnica-operacional por parte da Contratante.

4.8 SISTEMA DE FREIOS:

4.8.1 Os veículos deverão obedecer aos critérios estabelecidos em Norma Federal pela Resolução CONTRAN nº 380 de 28/04/2011. O Art. 1º Estabelece como obrigatória a utilização do sistema de antitravamento de rodas - ABS, nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3 e O, nacionais e importados. A Resolução acima citada também considera a instalação do sistema adicional ao sistema de freio existente, que permite ao condutor manter o controle do veículo durante o processo de frenagem principalmente em pista escorregadia com possibilidade de evitar acidentes causados pelo travamento de rodas.

4.8.2 Segue abaixo os requisitos mínimos que o sistema de freios do veículo deve apresentar:

4.8.2.1. Especificações mínimas do sistema de freios.

| Tipo | Requisito |
|-------------------------------|---|
| Sistema de Freio de Serviços | Disco de freio em todas as rodas |
| | Sistema de Regeneração de energia nas rodas do eixo de tração |
| | Sistema ABS |
| Sistema de Freio Estacionário | Câmara de mola acumuladora acionada pneumaticamente |

4.9 EIXO:

4.9.1 Os veículos deverão apresentar as disposições dos eixos de acordo com a Portaria Nº 268 de março de 2022 do Ministério da Infraestrutura/Secretaria Nacional de Trânsito que homologa os veículos e as combinações de veículos de carga e de passageiros, constantes em seus anexos e seus respectivos limites de pesos e dimensões.

4.9.2 As disposições dos eixos deverão obedecer à portaria mencionada de acordo com o comprimento máximo do veículo (m), peso máximo por eixo ou conjunto de eixos (t) conforme descrito no anexo de Ônibus Urbano Articulado.

4.10 SISTEMA ELÉTRICO:

4.10.1 O sistema elétrico do chassi de acordo com a ABNT NBR 15.570 deverá ser adequado para receber a demanda dos equipamentos e dispositivos especificados embarcados, ou seja, ar condicionado, painel eletrônico, computador de bordo, GPS, ITS, iluminação do veículo, ventilação interna, câmeras e painéis, sistemas de informação ao usuário, catracas com validadores na parte frontais, etc.

4.10.2 Toda fiação condutora do ônibus, como chicotes elétricos entre outros, deverá ser do tipo não propagadora de chamas, ou seja, anti-chama. Segundo a norma supracitada deverá haver um painel de proteção contra sobrecarga no veículo, instalado em local protegido contra impactos e penetração de água e poeira.

4.10.3 SISTEMA ELÉTRICO DE ALTA VOLTAGEM

4.10.3.1 Os sistemas elétricos de alta tensão deverão obedecer às normas ABNT vigentes.

4.10.3.2 Exigência mínima do sistema elétrico de tração de alta tensão.

| | |
|------------------------------|---|
| Tempo de Carregamento máximo | Até 4,5 horas com a bateria totalmente descarregada |
|------------------------------|---|

4.10.4 A autonomia real do veículo, considerando ar condicionado e capacidade máxima deverá ser de no mínimo 200km. Admiti-se um decréscimo de até 2% por ano na autonomia da bateria até o limite máximo de perda total da autonomia de 14%. Após atingir a autonomia mínima, as baterias deverão ser reparadas ou substituídas. A contratante poderá reduzir este limite mínimo total em caso de aparecimento de eventos não previstos, sem que haja prejuízo a sua operação.

4.11 SISTEMA DE ARTICULAÇÃO:

- 4.11.1 De acordo com a Seção 13 da NBR 15.570 para ônibus dos tipos Articulado e Biarticulado, o sistema de articulação deve ser montado sobre a base do veículo, de forma a permitir a amplitude mínima de movimento entre o veículo principal e reboques de 45° para o ângulo horizontal e de 7° para o ângulo vertical. Para impedimento à ultrapassagem dos limites estabelecidos pelo fabricante, devem existir batentes que limitem o ângulo horizontal sem causar danos ao veículo e no mínimo, dispositivos de alarme ótico e sonoro, além de sistema de acionamento do freio nas rodas motrizes para operação em marcha à ré.
- 4.11.2 Os ângulos (α) mínimos de entrada e saída devem ser de 7°, considerando o veículo com sua massa em ordem de marcha (ver ABNT NBR ISO 1176).

4.12 ACESSÓRIOS DO CHASSI/PLATAFORMA:

- 4.12.1 Para que a articulação não chegue a posição L que é insegura e poderá ocasionar um acidente de elevada gravidade o veículo deverá possuir dispositivo mecânico e eletrônico associado ao computador de bordo que sinalize com antecedência a posição supracitada.
- 4.12.2 Também deverá possuir instrumento registrador digital instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo digital), do tipo eletrônico com atualização de disco de tacógrafo de no mínimo 24 horas.

4.13 COMPUTADOR DE BORDO:

- 4.13.1 O veículo deve apresentar computador de bordo que recebe informações dos módulos e controladores para gerar relatórios operacionais e informações ao operador. A central computadorizada deverá controlar e monitorar todos os sistemas.

4.14 CARROCERIA:

- 4.14.1 A estrutura da CarrocERIA deverá ser construída de acordo com a normativa do Contran 629/16, NBR 14.022 e NBR 15.646, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo. A proteção da estrutura deve ser anticorrosiva como também o assoalho deverá possuir o mesmo tipo de proteção.

4.15 PARA CHOQUES:

4.15.1 Desejável os para-choques dianteiros e traseiros possuírem batentes.

4.16 RODAS:

4.16.1 As rodas preferencialmente devem ser de alumínio ou liga-leve.

4.17 PORTAS DE SERVIÇO:

4.17.1 O veículo deverá estar equipado com sistema que não permita a abertura das portas quando estiver em circulação, e dispositivo para alertar ao motorista quando alguma porta estiver aberta quando do ônibus em movimento.

4.17.2 Os sistemas de aberturas deverão possuir válvula de alívio, acionamento pneumático e sistema de segurança composto por multiplex.

4.17.3 A quantidade de portas de serviço será de 6(seis) portas com o posicionamento sendo aprovado pela CONTRATANTE de acordo com o projeto executivo do veículo

4.18 SAÍDA DE EMERGÊNCIA:

4.18.1 As saídas deverão estar devidamente sinalizadas, em conformidade com a ABNT NBR 15.570, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo, e possuir instruções claras de como ser operadas.

4.19 JANELAS LATERAIS:

4.19.1 A quantidade, formato e dimensões das janelas laterais serão propostas no projeto executivo e previamente aprovada pela CONTRATANTE, sendo que estes deverão ser colados e inteiriços de preferência com aberturas superiores.

4.20 PARA-BRISA:

4.20.1 O para-brisa deverá respeitar a legislação pertinente e às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo: Os vidros deverão ser colados e inteiriços, sendo que os vidros dianteiros e traseiros terão design similar, preferencialmente a cor dos vidros do para-brisa deverá ser Verde.

4.21 BANCOS DE PASSAGEIROS, ÁREA RESERVADA PARA CADEIRA DE RODAS E CÃO GUIA:

4.21.1 A disposição dos bancos de passageiros, área reservada para cadeira de rodas e cão guia serão aprovados pela CONTRATANTE com base no projeto executivo proposto pela empresa contratada. Ressaltamos que o projeto deverá estar em conformidade com a legislação vigente, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo. No projeto deverá constar: Concepção, Dimensões gerais, Posicionamento, Apoio de braço, Encosto de cabeça, Assento preferencial e Carregador USB.

4.22 ISOLAMENTO TÉRMICO E ACÚSTICO:

4.22.1 O veículo deverá apresentar isolamento térmico nas laterais, no teto e no piso em totalidade de acordo com as normas pertinentes.

4.22.2 O isolamento acústico deverá estar presente para ruídos internos e externos. Os veículos deverão ser equipados com PU expandido na caixa de rodas ou outro material que venha proporcionar o mesmo efeito.

4.23 PISO:

4.23.1 O piso do veículo deverá ser de alumínio liso com perfil de desníveis também de alumínio. Todo revestimento do assoalho do ônibus será de taraflex ou material que produza o mesmo efeito.

4.24 REVESTIMENTO INTERNO:

4.24.1 O revestimento interno do teto será de plus cristal, e os laterais entre janelas e abaixo das janelas de polipropileno Evo2 ou produto similar que produza o mesmo desempenho.

4.25 ACESSÓRIOS:

4.25.1 Cada veículo deverá ser equipado com lixeiras do tipo reciclável, entradas USB para carregamento de celular e rede wi-fi.

4.26 CFTV E MONITORES DE VÍDEOS:

4.26.1 Cada veículo deverá estar equipado com 02 (dois) monitores do tipo LCD de no mínimo 22 polegadas, instalados um em cada compartimento do veículo.

4.26.2 Deverá também ter no mínimo 03 (três) câmeras em cada ônibus distribuídas nos dois compartimentos do veículo.

4.27 POSTO DE COMANDO:

4.27.1 O projeto do posto de comando deverá ser aprovado pela CONTRATANTE com base no projeto executivo proposto pela empresa contratada. Ressaltamos que o projeto deverá estar em conformidade com a legislação vigente, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo.

4.27.2 No projeto deverá constar:

- a) - Poltrona para o Condutor (deverá possuir mecanismo para amortecimento com carga suportada mínima de 140 kg) e com apoio de cabeça.
- b) - Cinto de segurança que deverá ser de três pontas e retrátil.
- c) - Painel de Controle
- d) - Guarda Pertences
- e) - Descansa pé motorista
- f) - Proteção em vidro de cor preferencialmente verde ou produto similar
- g) - Sistema anti-evasão na catraca dianteira.

4.28 VENTILAÇÃO INTERNA E AR-CONDICIONADO:

4.28.1 O sistema de ventilação interna e Ar condicionado deverá estar de acordo com a legislação vigente, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo. Deverá ser respeitado:

- a) Mínimo de 130.000 BTUs em cada vagão;
- b) Instalação de dispositivo que impeça a evasão do ar interno para o exterior do veículo.
- c) O veículo deverá possuir no mínimo 5(cinco) insufladores de ar no vagão e no posto de comando e 3 (três) renovadores de ar.

4.28.2 Admite-se análise por parte da CONTRATANTE projeto diferente do especificado acima, desde que proporcione conforto para todos os passageiros com o ônibus na sua capacidade máxima de lotação, e que no projeto siga os cálculos e parâmetros técnicos e de mercado. Este projeto deverá ser aprovado pela CONTRATANTE.

4.29 SISTEMA DE ILUMINAÇÃO E SINALIZAÇÃO:

- 4.29.1 Os veículos deverão possuir o sistema de iluminação e sinalização externa de acordo com a norma pertinente do CONTRAN e demais legislações relacionadas: Sirene de ré, Adesivos refletivos externos, Sinaleiras laterais dianteiras, central e traseira de pisca e posição, sendo no mínimo de 3 (três) a quantidade de piscas em cada lateral.
- 4.29.2 Para a iluminação e sinalização interna, os veículos deverão possuir os seguintes componentes do sistema de iluminação e sinalização de acordo com a norma pertinente do CONTRAN e demais legislações relacionadas: Iluminação interna do tipo duto, campainha sem fio, Botão de parada solicitada em posição no espaço para cadeirante e cão guia e nos balaustres próximo as portas, luz no posto de comando, sinal óptico no painel para informar a parada solicitada ao motorista.

4.30 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS EXTERNOS (SISTEMA DE INFORMAÇÃO):

- 4.30.1 Os veículos deverão possuir equipamentos eletrônicos externos de acordo com a norma pertinente do CONTRAN e demais legislações relacionadas
- 4.30.2 - Itinerários frontais com led na cor preferencialmente branca com dimensões aproximadas de 13x128x13cm
- 4.30.3 - Itinerários laterais com led na cor preferencialmente branca com dimensões aproximadas de 8x80x10cm nos dois lados do veículo na posição próxima a primeira janela.

4.31 EQUIPAMENTOS INTERNOS E DE COMUNICAÇÃO:

- 4.31.1 Os veículos deverão possuir equipamentos eletrônicos internos de acordo com a norma pertinente do CONTRAN e demais legislações relacionadas:
- 4.31.1.1 - Sistema multiplex
 - 4.31.1.2 - Sistema anunciador de voz próxima parada.
 - 4.31.1.3 - Sistema anunciador de voz portas abrindo e portas fechando.
 - 4.31.1.4 - Itinerário interno informativo próxima parada.

4.32 RETROVISORES E CAMERA DE RÉ:

4.32.1 Os veículos deverão possuir sistema de câmeras em substituição aos retrovisores físicos, inclusive câmeras de ré.

4.33 CATRACA E VALIDADOR:

4.33.1 As catracas deverão ser de aço, e deverão já vir instaladas em local previamente determinado pela CONTRATANTE, e deverão ser compatíveis com sistema de bilhetagem eletrônica atualmente utilizado na Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da grande Goiânia, estando preparada para instalação de validadores e câmeras internas.

4.33.2 O validador será fornecido pelo consórcio RedeMob, ou qualquer outra empresa que venha a operar a bilhetagem eletrônica.

4.33.3 Os veículos deverão estar equipados apenas com o suporte do validador, que deverá ser aprovado pela CONTRATANTE e a preparação para instalação dos chicotes elétricos.

4.33.4 A posição do validador deverá ser antes da catraca.

4.34 SISTEMAS PNEUMÁTICOS:

4.34.1 Os circuitos pneumáticos deverão ser construídos com mangueiras de diâmetro no mínimo 8 mm, e os filtros de ar deverão ter purgador. De preferência, o sistema deverá possuir válvulas de segurança.

4.35 SISTEMAS INTELIGENTES:

4.35.1 O veículo deverá possuir sistema de DVR, sistema de som ambiente e GPS. Também deverá possuir sistema de internet sem fio e tomadas carregadoras de celular tipo USB.

4.35.2 O sistema de monitoramento e gravação interno do veículo deverá ser composto por no mínimo 01 (uma) câmera gravadora de imagem e 02 (duas) câmeras de monitoramento.

5 DA SEGURANÇA:

5.1 Os itens de Segurança deverão seguir a Resolução nº 716/17 do CONTRAN e Artigo nº 104 do CTB, ou, inclusive, as possíveis novas normas estabelecidas para este tipo de veículo.

5.2 Esses são equipamentos imprescindíveis para o bom, seguro e adequado funcionamento do veículo. Nos subitens a seguir, serão descritos itens de segurança obrigatórios e recomendados para os veículos propostos para aquisição:

5.2.1 Limitador de Velocidade e Sistema de Bloqueio de Portas: Os veículos propostos para locação deverão estar equipados com um sistema de segurança que não permita a abertura de qualquer porta quando o veículo estiver em circulação, e configurado para os limites de velocidades estabelecidos pelo CTB, e/ou pela CONTRATANTE, em função do tipo de via. Ambos os sistemas não poderão alterar as características originais de funcionamento de qualquer componente ou dispositivo do veículo, bem como não causar interferências eletroeletrônicas, mecânicas, entre outras.

5.2.2 - Requisitos Mínimos Limitador de Velocidade:

5.2.3 Não atuar no sistema de freios do veículo, ser ajustável em relação à velocidade máxima dentro do limite estabelecido, acesso restrito a pessoas autorizadas, assegurar o retorno da aceleração assim que a velocidade estiver imediatamente abaixo do valor máximo permitido e não provocar trancos que produzam desconfortos e insegurança aos passageiros.

5.2.4 - Requisitos Mínimos para o Sistema de Bloqueio de Portas:

5.2.5 O sistema permitirá a abertura das portas de serviço, exclusivamente para embarque e desembarque de passageiros, em velocidades inferiores a 5 km/h. O sistema deverá desativar o pedal do acelerador enquanto qualquer porta de serviço estiver aberta. O sistema liberará o pedal de acelerador a partir do fechamento da(s) porta(s) de serviço, através de dispositivo que interprete "porta fechada". Permitir sua desativação em caso de pane, mediante dispositivo de liga/desliga com lacre ou uso de senha.

6 DOS CARREGADORES:

6.1 A CONTRATADA deverá apresentar em até 20 (vinte) dias úteis após recebimento da Ordem de Serviço para aprovação pela CONTRATANTE, projeto com quantitativo e

layout de instalação do sistema de carregamento elétrico dos veículos na garagem/oficina da CONTRATANTE, como também a especificação dos carregadores a serem instalados. Deverão também ser instalados seis carregadores em três terminais de passageiros a serem definidos pela CONTRATANTE.

- 6.1.1 O projeto deverá ser aprovado pela CONTRATANTE até 10 (dez) dias úteis após o recebimento do projeto da CONTRATADA.
- 6.1.2 Caso necessário, a CONTRATADA terá ainda 5 (cinco) dias úteis para executar as adequações, e CONTRATANTE mais 5 (cinco) dias úteis para aprovação.
- 6.1.3 O projeto poderá sofrer modificação em caso de exigência técnica da distribuidora de energia local.
- 6.1.4 Após a aprovação, a CONTRATADA terá prazo para ajuste no sistema elétrico da garagem, caso necessário, e, instalação dos carregadores de até 05 dias (úteis) anteriores a chegada de cada veículo conforme cronograma de entrega.
- 6.1.5 **A quantidade e localização dos sistemas/equipamentos de recarga deverá prever o suprimento elétrico para carga de toda a frota, nos períodos entre 10:30h e 15:00h com capacidade de carregamento total de pelo menos 47 ônibus, e, entre as 21:00h até as 03:30h com capacidade de carregamento total de pelo menos 73 ônibus, posicionados na garagem/oficina da CONTRATANTE.**
- 6.1.6 Os 3 carregadores instalados nos terminais que poderão ter características e desempenho diferentes (até com tempo de recargas maiores) dos instalados na garagem/oficina, caso a infra-estrutura elétrica das estações não permita a instalação de carregadores mais potentes. A utilização destes carregadores poderá ser feita a qualquer momento para complementos de cargas dos ônibus, caso seja necessário.
- 6.1.7 Todo o processo de carregamento será executado por colaboradores da CONTRATANTE após treinamento.

6.2 ESPECIFICAÇÕES DOS CARREGADORES:

- 6.2.1 Prover carga total em no máximo 4,5 horas por veículo;
- 6.2.2 - Ser compatível com a frota entregue;
- 6.2.3 - Ter indicadores de carga, tempo de carga, falhas, entre outros necessários para operação e controle do carregamento do veículo.

6.3 Em caso do carregador não estiver atingindo o prazo máximo de 4,5 horas de carga total do conjunto de baterias do ônibus, caberá a CONTRATADA o reparo ou substituição do mesmo

7 DA INFRAESTRUTURA DA OFICINA/GARAGEM E TERMINAIS:

7.1 Caberá a CONTRATADA a apresentação de um projeto de execução contendo todas as adaptações necessárias na oficina, na subestação de energia, na garagem e terminais da CONTRATANTE para a operacionalização da frota, considerando a disposição dos veículos em lotação máxima no pátio de estacionamento, descrição gráfica e descritiva dos sentidos de circulação, prevendo sempre a compatibilização da operação das duas frotas concomitantemente (diesel e elétrica) até a completa substituição da frota original. A CONTRATADA terá um prazo de 10 (dez) dias úteis para realização do diagnóstico a contar da assinatura do CONTRATO e mais 30 (trinta) dias úteis para elaboração e apresentação do projeto.

7.1.1 Após o recebimento do projeto, a CONTRATANTE terá 10 (dez) dias úteis para aprovação. Em caso de necessidade de adequações, a CONTRATADA terá 10 (dez) dias úteis para os ajustes. A CONTRATANTE então terá até 5 (cinco) dias úteis para aprovação final.

7.2 No projeto de execução deverá constar todo o sistema de carregamento elétrico necessário à carga da frota, suas funcionalidades, sua infra-estrutura, posicionamento e sua compatibilidade com a operação dos pátios e oficina.

7.3 Com relação à oficina, caso necessário, deverá ser proposto um novo layout para a oficina atual, com a previsão dos locais específicos para atendimento à cada uma das duas frotas (diesel e elétrica) enquanto estas conviverem em operação conjunta. A apresentação deste layout, se necessário deverá ser na mesma data da apresentação do projeto principal.

7.4 A contratada deverá providenciar todas as adaptações e aprovações necessárias identificadas no projeto de execução e deverá ser entregue a CONTRATANTE em até 10 (dez) dias úteis antes da entrega de cada grupo de veículos, incluindo todo e qualquer equipamento elétrico/eletrônico necessário, tais como transformadores, linhas de distribuição elétrica, sistemas de proteção, aumento de potência, etc. Essa instalação poderá ser feita de uma só vez ou conforme o cronograma de entrega dos ônibus. A instalação dos 3 carregadores nos terminais deverão ser executada de acordo entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA. A instalação da nova carga proveniente da distribuidora será de responsabilidade da CONTRATANTE.

- 7.4.1 A solicitação de aumento de carga junto a concessionária local, ficará por conta da CONTRATANTE e, caso o prazo fornecido pela concessionária comprometa o prazo acima estipulado, em comum acordo, o cronograma de entregas poderá ser modificado no tempo exigido para instalação da nova carga. Ressalta-se que caso haja modificação (atraso) no cronograma original, pelo motivo indicado neste item 7.4.1, não haverá penalidades para CONTRATADA e nem CONTRATANTE. Neste caso, os pagamentos relativos as entregas dos ônibus só se dará a partir da entrega, e aprovação destes veículos seguindo o novo cronograma de entregas.
- 7.4.2 Caberá a CONTRATANTE as providências quanto às licenças como também a solicitação à provedora de energia de aumento de carga, que porventura forem necessárias.

7.5 A disponibilização da Infraestrutura de Recarga e Suporte deverá observar as seguintes etapas:

- 7.5.1 Realização do Diagnóstico da instalação a ser beneficiada;
- 7.5.2 Elaboração de projeto (civil e elétrico) com aprovação da CONTRATANTE e devido registro no CREA-GO;
- 7.5.3 Elaboração de documentação para solicitação de acesso à rede elétrica;
- 7.5.4 Solicitação de acesso à rede elétrica da distribuidora local;
- 7.5.5 Implantação da infra-estrutura civil prevista no projeto as ser fornecido e aprovado pela CONTRATANTE, com o devido registro no CREA-GO;
- 7.5.6 Implantação da infra-estrutura elétrica prevista no projeto, o devido registro no CREA-GO;
- 7.5.7 Fornecimento e instalação das unidades de Carregadores necessários na GARAGEM principal;
- 7.5.8 Fornecimento e instalação de 3 (três) unidades de Carregadores em 3 terminais.

7.6 A CONTRATADA deverá executar as intervenções necessárias à instalação e ao comissionamento da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE de acordo com as normas técnicas aplicáveis e com os estudos e projetos a serem elaborados sob sua exclusiva responsabilidade, e aprovada pela CONTRATANTE de maneira que julgar mais eficiente com a devida anotação técnica no CREA-GO.

8 DA REFERÊNCIA DO DESIGN:

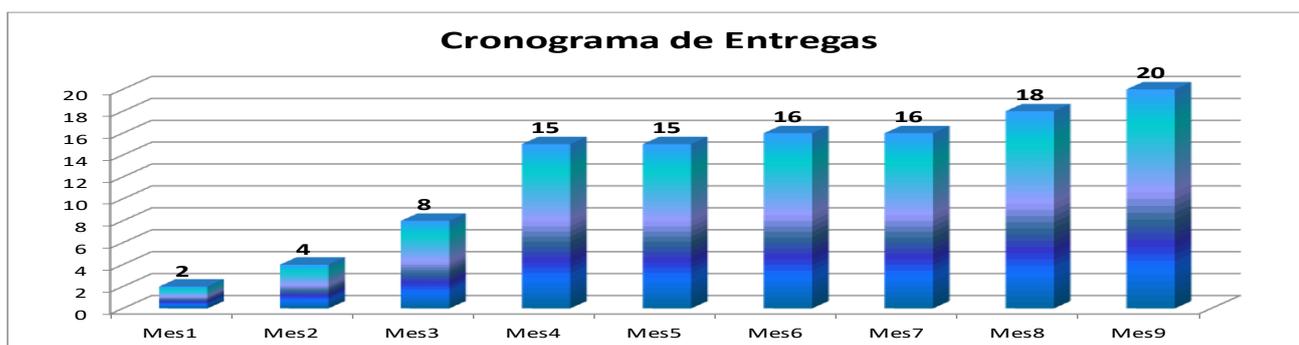
Imagens ilustrativas de design somente como modelo de referência:



A CONTRATADA deverá apresentar a CONTRATANTE, em meio digital, o projeto do layout da FROTA, contendo as especificações gerais descritivas dos veículos integrantes como também a sugestão da “ARTE EXTERNA” do veículo em até 10 (dez) dias úteis contados do recebimento da ORDEM DE SERVIÇO INICIAL, observadas as normas regulamentares aplicáveis. A CONTRATANTE deverá revisar o LAYOUT DA FROTA e a “ARTE EXTERNA” em até 10 (dez) dias úteis contados do seu recebimento e, caso não sejam necessários ajustes, aprová-lo dentro do mesmo prazo. A CONTRATADA terá 10 (dez) dias úteis para fazer as adequações caso necessário, o que deverá ser aprovado pela CONTRATANTE em até 10 (dez) dias úteis.

9 DO CRONOGRAMA DE ENTREGAS:

O início do cronograma de entrega dos ônibus dar-se-a no sétimo mês após a assinatura do contrato, pois conforme demonstrado na tabela do item 3 deste edital, os 6 (seis) primeiros meses deverão ser utilizados para as ações pré-entrega dos ônibus (adaptação de infra-estrutura, licenças, preparação dos veículos, dentre outras) necessárias para a operacionalidade dos ônibus.



9.1 Considerando eventuais necessidades na adaptação de sua linha de produção às características específicas definidas pela Contratante no Edital, poderá o Licitante vencedor, desde que apresente justificativa formal e circunstanciada, e seja aceita pela METROBUS, propor alteração dos quantitativos mensais previstos dos 6 (seis) primeiros meses para até 50% a menor, condicionada a conclusão das entregas totais previstas para os demais meses até o final do cronograma.

Nessa hipótese, deverá o licitante indicar em um novo cronograma, com esta previsão.

9.2 Fica facultada ainda ao licitante vencedor, a realização de testes nos trechos operados pela METROBUS, no período compreendido entre a celebração do contrato e a data prevista para a primeira entrega, com veículos elétricos objeto da proposta vencedora ou com as características dos ônibus indicados no parágrafo anterior.

10 DAS CONDIÇÕES GERAIS DA LOCAÇÃO:

10.1 Da Disponibilização da Frota

10.1.1 Caberá à CONTRATADA garantir a fabricação dos chassis, encarroçamento, montagem, homologação, licenciamento e transporte dos ÔNIBUS ELÉTRICOS até a GARAGEM para sua disponibilização à CONTRATANTE, tudo em conformidade com as ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS, Conforme cronograma proposto.

10.1.2 A entrega da FROTA deverá ser feita pela CONTRATADA na garagem, sendo os custos e riscos relacionados ao frete de entrega de responsabilidade da CONTRATADA, que deverá informar à CONTRATANTE sobre a data de entrega com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis, seguindo o cronograma de entregas contido no item 9 ou novo cronograma proposto.

10.1.3 A entrega do(s) ônibus(s) será condicionada à emissão de um TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO, atestando a quantidade recebida, não constituindo ainda sua aceitação efetiva. Com a assinatura do TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO pela CONTRATANTE, que deverá ser expedido em até 2 (dois) dias úteis logo após a entrega do(s) veículo(s), o zelo e a guarda do(s) mesmo(s), passara(m) a ser de sua responsabilidade.

- 10.1.4 A FROTA somente será considerada efetivamente entregue após a aprovação da CONTRATANTE, em vistoria a ser realizada em conjunto com CONTRATADA e os órgãos de fiscalização (CMTc), para verificação da conformidade com relação às ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e a adequação dos documentos relativos à homologação e licenciamento veicular. A Realização dos testes inclui também a compatibilidade de carga dos carregadores instalados junto aos veículos, como também a medição do tempo de carga exigido (testes de comissionamento). Na hipótese de serem verificadas desconformidades, estas deverão ser apontadas pela CONTRATANTE em RELATÓRIO DE VISTORIA, que deverá ser assinado por ambas as PARTES. Serão 10 (dez) dias úteis para vistoria, 10 (dez) dias úteis para eventual adequação e 2 (dois) dias úteis para emissão do Termo de Recebimento Definitivo pela CONTRATANTE. O tempo de adequação poderá ser repactado entre CONTRATANTE e CONTRATADA caso estes ajustes sejam classificados como de grande porte.
- 10.1.5 Fica estabelecido que todas as modificações definidas como necessárias para o correto desempenho da frota identificadas nos testes de aceitação, deverão ser incorporadas automaticamente aos veículos a serem entregues na sequência.
- 10.1.6 É de responsabilidade da CONTRATADA negociar e financiar a aquisição de frota, bem como supervisionar a fabricação dos veículos, incluindo chassis, montagem da carroceria, entre outros itens inerentes à disponibilização da frota em conformidade com especificações definidas pela CONTRATANTE, fazendo com que os fabricantes corrijam qualquer defeito na frota antes de sua entrega.
- 10.1.7 A CONTRATADA deverá, às suas expensas, promover os reparos necessários ou providenciar a substituição dos ÔNIBUS ELÉTRICOS que não atendam às especificações técnicas, dentro do prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da notificação. Enquanto não for executada as modificações e aprovadas conforme item 10.1.4 não haverá pagamento do aluguel do veículo em questão.
- 10.1.7.1 É ainda de responsabilidade da CONTRATADA assegurar que toda a frota disponibilizada esteja devidamente regularizada no que tange à homologação, licenciamento nos órgãos federais, estaduais competentes responsáveis pelo registro de veículos, bem como o

recolhimento de todos os tributos (impostos, taxas e/ou contribuições) legalmente exigíveis em razão da propriedade da frota até o início da operação de cada veículo.

10.1.8 Os veículos (peças e equipamentos), os carregadores e/ou do grupo de geradores, transformadores e outros equipamentos que fizerem parte da rede de alimentação dos carregadores deverão ser substituídos sempre que constatada a perda acentuada de performance ou quando detectado o término da vida útil dos mesmos.

10.2 DA DISPONIBILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E DOS CARREGADORES:

10.2.1 Caberá à CONTRATADA garantir a entrega dos carregadores compatíveis com os veículos a serem entregues, como também a adaptação e instalação da infra-estrutura necessária para o bom funcionamento dos mesmos.

10.2.2 Considerando que as obras de adequação da garagem esteja pronta antecipadamente, somente a entrega do conjunto em funcionamento Ônibus + carregadores, após aprovação e testes de comissionamento pela CONTRATANTE que ensejará a entrega definitiva.

10.2.3 A manutenção da infra-estrutura de alimentação dos ônibus ocorrerá por conta da CONTRATADA.

10.3 DO TREINAMENTO:

10.3.1 A CONTRATADA será responsável por realizar a capacitação e treinamento do corpo de funcionários da CONTRATANTE para adequada operação da FROTA, visando garantir o conhecimento dos diferentes componentes dos ÔNIBUS ELÉTRICOS e as melhores práticas e cuidados para assegurar a sua operação de forma profissional e segura.

10.3.2 A CONTRATADA deve apresentar um PLANO DE CAPACITAÇÃO compatível com o cronograma de implantação, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a assinatura do contrato, contendo os conteúdos e carga horária teórica e prática de treinamento e capacitação. O PLANO DE CAPACITAÇÃO deve ser aprovado pela CONTRATANTE e deverá abranger os diversos cargos relacionados, bem como profissionais e técnicos com

responsabilidade direta por acompanhar e gerir as atividades de operação, de forma a garantir a gestão do conhecimento sobre a tecnologia a operar.

- 10.3.3 As datas de realização dos treinamentos devem ser previamente acordadas entre CONTRATADA e CONTRATANTE. Os treinamentos deverão ser executados em grupo no número suficiente para operação de cada lote de veículo a ser entregue, de 15 (quinze) a 03 (três) dias úteis anteriores a previsão de entrada em operação dos veículos.
- 10.3.4 A CONTRATADA se compromete a realizar novos treinamentos sempre que tiver ciência de novidades quanto a técnicas de direção ou de manutenção que possam influenciar a operação e vida útil do veículo, devendo fornecer todo material necessário para capacitação dos treinandos, sejam apostilas, manuais, livros técnicos, e outros materiais e equipamentos para correta aprendizagem.

10.4 DA MANUTENÇÃO DA FROTA:

- 10.4.1 As diretrizes da manutenção da frota devem se basear no conceito de Confiabilidade e Manutenibilidade conforme metodologia estabelecida na norma NBR 5462.
- 10.4.2 Todos os ativos que serão fornecidos deverão ser mantidos pela CONTRATADA durante o período de validade do CONTRATO, seja o fornecimento de mão de obra especializada como também o fornecimento de equipamentos e peças de reposição.
- 10.4.3 O PLANO DE MANUTENÇÃO deverá ser cumprido e as renovações eventualmente necessárias efetuadas. A missão da CONTRATANTE será de disponibilizar a frota vistoriada, abastecida, limpa, identificada, e em condições de atender às necessidades dos clientes internos e externos, contribuindo para confiabilidade e segurança da prestação de serviços da empresa.
- 10.4.4 Ao adotar uma política de manutenção que prioriza a disponibilidade da frota nas datas e horários necessários, a CONTRATADA colocará em prática seu compromisso não apenas de disponibilizar a frota apta a cumprir as viagens programadas com qualidade, mas de cumpri-las nos horários pré-estabelecidos.
- 10.4.5 A CONTRATADA deverá conceber, apresentar e disponibilizar em até 60 (sessenta) dias úteis após a assinatura do CONTRATO o PLANO DE

MANUTENÇÃO, inclusive manuais, utilizando-se das mais modernas técnicas e Normas para a sua aplicação, visando a segurança operacional, a disponibilidade, a confiabilidade e manutenibilidade dos sistemas e equipamentos.

10.4.6 O PLANO DE MANUTENÇÃO deverá ser atualizado pela CONTRATADA anualmente ou a cada modificação que seja feita. Deverão ser mantidos os requisitos de manutenção especificados pelos respectivos fabricantes e nos conceitos baseados na norma NBR 5462.

10.4.7 Os PLANOS DE MANUTENÇÃO deverão abranger todos os sistemas, equipamentos, instalações e estruturas definindo as atividades de Manutenção Corretiva, Manutenção Periódica (ou Preventiva), Manutenção Preditiva e Inspeções e, em especial, na definição de todos os processos envolvidos para manutenção das condições de operação e segurança do sistema. Deverá abranger não só os veículos como também os carregadores.

10.4.8 Os PLANOS DE MANUTENÇÃO devem prever a existência de cadastro das condições das estruturas civis, metálicas e de concreto e das instalações elétricas e hidráulicas da garagem/oficina de manutenção a ser atualizado continuamente e prever inspeções periódicas com espaçamento no máximo 5 (cinco) anos.

10.4.9 Para as peças sujeitas a serem substituídas por desgastes (mecânico, elétrico e eletromecânico), todos os valores limites destes desgastes e a vida útil esperada devem ser os estabelecidos pelos planos e procedimentos de manutenção. As manutenções pertinentes (periódica, preditiva etc.) devem ser regularmente aplicadas de forma que os limites de desgastes de todos esses componentes nunca estejam fora dos parâmetros mínimos especificados em todos os equipamentos disponibilizados para uso operacional. Inclui-se neste rol todas os componentes necessários para utilização do ônibus em perfeito estado de segurança, tais como pastilhas de freios, pneus, amortecedores, e demais componentes necessários para perfeita operação dos veículos.

Reparo em pneus devido a eventos externos (ex: furos) será realizado pela CONTRATANTE.

10.4.10 A quilometragem máxima prevista para circulação de toda frota é de 637.221 km mensais.

- 10.4.11 Deve ser implantado e mantido um INVENTÁRIO DA FROTA, na forma de sistema informatizado para gestão da manutenção, com todos os dados que possibilitem a rastreabilidade dos eventos, atuações e do histórico dos sistemas, equipamentos e seus componentes, desde as atividades realizadas campo até as últimas atividades realizadas em oficina, sejam elas internas ou externas. Esse sistema informatizado, que será fornecido pela CONTRATADA também deverá permitir acompanhar o desempenho e a disponibilidade operacional dos equipamentos.
- 10.4.12 Devem ser disponibilizados todos os recursos voltados à manutenção dos veículos e sistemas, abrangendo no mínimo: documentação técnica, treinamento, peças e equipamentos sobressalentes, materiais de consumo, etc., bem como garantia efetiva de reposição de peças equivalentes, necessárias durante todo o ciclo de vida dos sistemas. Também devem ser disponibilizados ferramentas, acessórios, equipamentos, dispositivos especiais e plataformas de teste para oficinas, adequadas para o reparo e manutenção periódica (ou preventiva) e de conservação e garantida da agilidade nos reparos.
- 10.4.13 No caso de equipamentos novos fornecidos pela CONTRATADA que contenham microprocessadores e softwares dedicados, a CONTRATADA deverá disponibilizar os Manuais de “Software” que devem conter os descritivos de seu funcionamento detalhando também timings e as sub-rotinas existentes, de maneira que o comportamento do equipamento possa ser completamente entendido.
- 10.4.14 Todos os “softwares” fornecidos devem ser acompanhados das respectivas licenças de uso e em completa obediência à Lei de Informática brasileira em sua última versão.
- 10.4.15 Os sistemas, equipamentos, instalações dos carregadores deverão ser mantidos de forma a estarem sempre em conformidade com o projeto original, salvo alterações que, ao longo do tempo, tenham sido previamente justificadas e aprovadas pela CONTRATANTE.
- 10.4.16 A CONTRATADA deverá dispor, por meios próprios ou por terceiros, no mínimo, dos recursos e ferramentas de manutenção, abaixo listados:
- a) Sobressalentes para todos os sistemas e equipamentos;
 - b) Ferramentas e dispositivos especiais, conforme requisitos de manutenção;

- c) Ferramentas de Software requeridas pelos processos de manutenção;
- d) Documentos de todos os protocolos de comunicação, abertos ou não;
- e) Manuais e documentos relacionados e necessários ao desenvolvimento dos processos de manutenção;
- f) Instrumentos mecânicos, eletromecânicos e eletrônicos requeridos pelos processos de manutenção;
- g) Dispositivos de testes requeridos pelos processos de manutenção;
- h) Veículos de manutenção requeridos pelos processos de manutenção;
- i) Equipamentos auxiliares requeridos pelos processos de manutenção.
- j) Com objetivo de agilizar os atendimentos quando de ocorrência de falhas, a CONTRATADA deverá manter uma base física, com o mínimo de recursos necessários para atendimentos rápidos de manutenção na Região Metropolitana de Goiânia, a partir do início da operação do primeiro ônibus.

Peças e equipamentos não precisam necessariamente estarem armazenadas fisicamente nas dependências da CONTRATANTE, e sim, armazenadas de forma que garantam a maior agilidade no atendimento dos veículos.

10.4.17 Todo o PLANO DE MANUTENÇÃO e a sua execução bem como o acompanhamento dos indicadores de desempenho operacional podem ser auditados pela CONTRATANTE a qualquer tempo, a fim de verificar o adequado atendimento por parte da CONTRATADA. Também podem ser auditados pela CONTRATANTE, os índices de disponibilidade operacional dos veículos, equipamentos e sistemas, bem como quaisquer ocorrências que venham a se mostrar críticas à segurança dos empregados ou passageiros ou as que venham prejudicar a continuidade dos serviços de transporte dos passageiros.

10.4.18 A CONTRATADA deverá disponibilizar à CONTRATANTE, sempre que necessário ou solicitado:

- a) Inventário das infra-estruturas e dos recursos de manutenção;
- b) Relatório sobre o estado de conservação e funcionamento dos ativos e bens patrimoniais
- c) Lista de documentos técnicos, por ela elaborados, com controle de versão.

10.4.19 Toda a responsabilidade trabalhista em relação aos funcionários da CONTRATADA que farão a manutenção da frota, será de sua inteira responsabilidade.

10.5 DA TABELA DE VALORES:

- 10.5.1 A CONTRATADA deverá fornecer uma tabela de peças e serviços emitida pelo fabricante, aplicável ao mercado em geral com seus respectivos valores que será reajustada na mesma data do contrato, pelo mesmo índice, a qual servirá de parâmetros para possíveis ressarcimentos em caso de sinistros em que comprovadamente a CONTRATANTE seja a responsável ou em caso de vandalismos ocasionado por terceiros.
- 10.5.2 Em caso de sinistro a CONTRATADA deverá apresentar um orçamento detalhado para reparo do veículo com base na tabela fornecida acima em até 5 (cinco) dias úteis que deverá ser aprovado pela CONTRATANTE.
- 10.5.3 Até o prazo máximo de 30 dias após aprovação do reparo, será devido pela CONTRATADA o valor da LOCAÇÃO, sendo que após estes 30 dias caso o veículo continue imobilizado, cessará o pagamento da Locação até a reincorporação do mesmo à operação. Em casos fortuitos em que comprovadamente haja sinistros de grande monta, caberá a CONTRATADA avaliar e decidir sobre a situação do pagamento da locação, cabendo a mesma arbitrar se mesmo com o veículo em reparo continuará o pagamento da referida locação.
- 10.5.4 Quando necessário, em caso de sinistro comprovadamente de responsabilidade da CONTRATADA, ao enviar o orçamento de reparos, deverão ser apresentadas comprovantes (nota fiscal de outros clientes ou outros documentos hábeis) que demonstre que o preço cobrado seja menor. ou igual ao valor da tabela referencial.
- 10.5.5 A tabela a ser apresentada representará o valor máximo que poderá ser cobrado, contudo os valores cobrados da CONTRATADA em caso de sinistro poderão também ser avaliados e serem negociados para menor em face de novas informações econômicas de mercado que possam ser disponibilizadas (futuras licitações e outros contratos), como também informações oriundas de novos fabricantes e fornecedores.

10.5.6 Em caso de pequenas avarias de carroceria, poderá a CONTRATANTE, optar por realizar os devidos reparos com seu próprios funcionários.

10.6 DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE:

10.6.1 São obrigações da CONTRATANTE, sem prejuízo das já constantes no Edital e Anexos:

- a) assegurar os recursos orçamentários e financeiros para custear a execução do objeto;
- b) permitir, durante a vigência do contrato, o acesso dos representantes ou prepostos da CONTRATADA ao local da prestação dos serviços do objeto, desde que devidamente identificados;
- c) encaminhar à CONTRATADA a Ordem de Serviço, contendo todas as informações necessárias para a execução contratual;
- d) acompanhar, controlar e avaliar a execução do serviço, observando os padrões de qualidade e segurança exigidos, através da unidade responsável pela gestão do contrato;
- e) prestar à CONTRATADA, em tempo hábil, informações necessárias à execução do serviço;
- f) Efetuar a medição dos serviços, fornecendo relatório de possíveis descontos na fatura.
- g) atestar as faturas correspondentes a prestação dos serviços, pelo Gestor ou Fiscal de Contratos;
- h) efetuar o pagamento devido pela prestação dos serviços contratual, no prazo estabelecido, cumpridas todas as formalidades e exigências previstas.

10.7 DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA:

10.7.1 São obrigações da CONTRATADA, sem prejuízo das já constantes no Edital e Anexos:

- a) tomar todas as providências necessárias à fiel execução do objeto deste contrato;
- b) manter, durante o período de vigência do contrato, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;

- c) promover a prestação de serviço do objeto dentro dos parâmetros e rotinas estabelecidos, em observância às normas legais e regulamentares aplicáveis e às recomendações da boa técnica;
- d) prestar todos os esclarecimentos que lhe forem solicitados pela CONTRATANTE, atendendo prontamente a quaisquer reclamações;
- e) adotar medidas para a prestação dos serviços solicitados, observando todas as condições e especificações aprovadas pela CONTRATANTE;
- f) cumprir, impreterivelmente, todos os prazos e condições exigidas;
- g) substituir, imediatamente e a qualquer tempo, peças e/ou equipamentos insuficientes, inadequados ou prejudiciais e/ou que não atendam ao disposto no Edital e seus Anexos, além de substituir o objeto que não esteja de acordo com o avençado, sem direito a ressarcimento ou ônus para a CONTRATANTE;
- h) observar, rigorosamente, a legislação aplicável à matéria;
- i) assumir inteiramente a responsabilidade de arcar, total e exclusivamente, com todos os custos, despesas, encargos e obrigações trabalhistas, sociais, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, conforme exigência legal, obrigando-se a saldá-los na época própria, visto que seus empregados não estabelecerão nenhuma espécie de vínculo empregatício com a CONTRATANTE;
- j) Em caso de ajuizamento de ação trabalhista por parte de empregado da CONTRATADA, em face também da CONTRATANTE, deverá, na hipótese de condenação solidária e pagamento pela METROBUS, haver a glosa na fatura emitida imediatamente ao valor dispendido pela LOCADORA;
- k) assumir a responsabilidade por todas as providências e obrigações estabelecidas na legislação específica de acidentes de trabalho, quando, em ocorrência da espécie, forem vítimas os seus empregados para execução do objeto desta licitação, ainda que acontecido nas dependências da CONTRATANTE, inclusive por danos causados a terceiros;
- l) oferecer condições físicas e materiais para a prestação dos serviços objeto deste Contrato.
- m) podendo subcontratar até o limite de 30% outra empresa para a execução do objeto deste contrato desde que previamente autorizado pela CONTRATANTE;

- n) encaminhar à CONTRATANTE a Nota Fiscal Fatura correspondente a prestação dos serviços, na entrega dos mesmos;
- o) ter compatível sua atividade empresarial com o certame licitatório e o objeto contratual, junto ao Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ e Junta Comercial.
- p) poderá aceitar, nas mesmas condições contratuais, os acréscimos ou supressões que se fizerem necessárias a execução do objeto em até 25 % (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato, nos termos do §2º, do art. 165, do Regulamento Interno de Licitações e Contratos da Metrobus.
- q) manter toda a documentação dos veículos em dia, inclusive os pagamentos de licenças anuais tais como IPVA.
- r) aceitar a substituição e/ou sub-rogação da Contratante, em virtude de eventuais mudanças parciais ou totais no Contrato de Concessão nº 01/2011, na composição da CMTTC, na participação do Estado de Goiás na Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, a que se refere a Lei Complementar Estadual nº 169/2021, e em razão de eventual desestatização e/ou alienação dos ativos da Metrobus para outra entidade de direito público ou privado, em conformidade com o conteúdo da Deliberação nº 04/2022 da CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos.
- s) A CONTRATADA obriga-se a também:
 - I. Executar o objeto contratado em conformidade com as exigências estabelecidas no Termo de Referência e na oferta.
 - II. Comunicar à Administração, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas que antecede a data da entrega, os motivos que impossibilitem o cumprimento do prazo previsto, com a devida comprovação;
 - III. Responsabilizar-se pela manutenção preventiva e corretiva, entendendo-se preventiva aquela constante no plano de manutenção do fabricante (descrita no manual do veículo) e corretiva aquela destinada ao reparo de defeitos que ocorram de maneira aleatória, durante os intervalos entre as manutenções preventivas e quaisquer outras despesas que, direta ou indiretamente, incidam ou venham a incidir sobre a execução do objeto deste Termo de Referência;

- IV. Efetuar o pagamento das multas decorrentes de infrações de trânsito cometidas na condução dos veículos locados e solicitar o reembolso dos valores junto à CONTRATANTE. Antes de realizar o pagamento, a CONTRATADA deverá aguardar a conclusão dos processos referentes aos recursos previstos pela legislação. A contratada deverá encaminhar à contratante, no prazo máximo de 05 (cinco) dias úteis, a contar do recebimento ou ciência das notificações emitidas pelos órgãos de trânsito, de modo a resguardar o direito, por parte dos condutores, de interpor recursos.
- V. Assumir todas as despesas com os veículos de sua propriedade, inclusive as relativas a manutenção, impostos, taxas, licenciamentos e outras que incidam direta e indiretamente sobre os serviços ora contratados, isentando a contratante de qualquer responsabilidade jurídica ou financeira em quaisquer ocorrências.
- VI. Para os veículos que apresentarem defeitos, alterações e irregularidades e/ou apresentarem quaisquer características discrepantes as descritas neste termo de referência, ainda que constatados depois do recebimento, a CONTRATADA será notificada para saná-los ou substituí-los, parcialmente ou na sua totalidade, a qualquer tempo às suas expensas.

10.8 DA GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO

10.8.1 A Gestão do Contrato, em atenção aos arts. 207, 208, 209 e 210 do Regulamento Interno de Licitações e Contratos da Metrobus, terá sua execução acompanhada pela SUPERINTENDÊNCIA DE OPERAÇÃO ou qualquer outra que venha ser criada para este fim, e a fiscalização ficará na responsabilidade de funcionário designado, através de portaria pela autoridade superior.

11 DA SUBCONTRATAÇÃO

11.1 É permitida a subcontratação parcial do objeto, até o limite de 30%(trinta por cento) do valor total do contrato, nas seguintes condições:

11.2 A subcontratação depende de autorização prévia da Contratante, a quem incumbe avaliar se a subcontratada cumpre os requisitos de habilitação qualificação técnica necessários para a execução do objeto.

11.3 Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da Contratada pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades da subcontratada, bem como responder perante a Contratante pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação.

12 DO CONSÓRCIO

12.1 Será admitida a participação de empresas em regime de consórcio.

13 DO REGIME DE EXECUÇÃO

13.1 Será adotado o regime de empreitada por preço unitário, nos termos do art. 22, I, do RILC (Regulamento Interno de Licitações e Contratos da Metrobus) , sendo que a aferição do valor a ser pago ao contratado será feito após o período de medição e a verificação da conformidade da prestação com a obrigação.

14 DOS RECURSOS FINANCEIROS

14.1 A Metrobus Transporte Coletivo S/A, sociedade de economia mista, conta com recursos orçamentários do Estado de Goiás e com receitas próprias, através das Contas Contábeis de Receitas nº 421.01 e nº 411.01, respectivamente.

14.2 Quanto aos recursos orçamentários advindos do Estado de Goiás, decorrem do enquadramento da METROBUS ao art. 2º, III, da Lei Complementar nº 101/00 (Lei de Responsabilidade Fiscal), tornando-a inclusa nas projeções de despesas no âmbito da LOA – Lei Orçamentária Anual 2022, nos termos da Lei nº 21.232/22 e Decreto nº 10.049/22, e, por conseguinte, integrando-a no orçamento fiscal do Estado, assim como se dá para os órgãos da Administração Direta.

14.3 Para tanto, a previsão de empenho para o exercício de 2022, vinculada à estimativa de gastos para execução do contrato decorrente da presente licitação, está contemplada na Portaria Orçamentária nº 99/2022, na qual abre-se crédito suplementar à Metrobus (Processo SEI nº 202200004017585).

14.3.1 Para fins de previsão orçamentária durante toda vigência contratual, o INTERVENIENTE-ANUENTE (ESTADO DE GOIÁS) compromete-se a incluir as dotações orçamentárias, necessárias à execução financeira do Contrato a ser celebrado, em todas as Leis Orçamentárias Anuais futuras, até a completa extinção da obrigação.

14.4 Adicionalmente, a título de garantia de pagamento da locação mensal, a METROBUS cederá parte de seus direitos creditórios provenientes do Contrato de Concessão nº 01/2011, Processo nº 43880616, firmado com a CMTC – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, relativos à exploração dos serviços correspondentes ao lote nº 01 da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), conforme formalmente anuído pela entidade gestora do sistema de arrecadação, o SET – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia, via Carta datada de 30/03/22, em anexo e parte integrante do Contrato.

14.5 A legitimidade do SET para gestão do sistema de bilhetagem eletrônica, que funcionará na futura contratação, decorrente deste certame, como entidade autônoma administradora de conta garantidora, está contemplada na Deliberação CDTC nº 058/07, no Contrato de Concessão nº 01/2011 e no Instrumento de Adesão à Bilhetagem Eletrônica firmado em 29/8/2011, com a METROBUS (todos anexados).

14.6 Para operacionalização do acionamento da garantia indicada no subitem 14.4, deverá a contratada, na hipótese de inadimplemento, por parte da Metrobus, das obrigações financeiras assumidas em Contrato, em prazo igual ou superior a 90 (noventa) dias, endereçar Notificação ao SET – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia, cujo endereço consta do rodapé 1, informando a ocorrência da situação ensejadora da cobertura da garantia e solicitando o repasse dos valores alcançados pelo prazo acima, em conta bancária informada na mesma oportunidade, com correspondente abatimento das importâncias líquidas consignadas nas Faturas de Serviços emitidas pela METROBUS.

14.7 Recepcionada a notificação em questão, deverá o SET imediatamente comunicar a METROBUS, via e-mail (presidencia@metrobus.go.gov.br), acerca da indicação de inadimplemento, para que esta se manifeste no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas, confirmando o atraso no pagamento ou fazendo prova em sentido contrário, sendo que o seu eventual silêncio será interpretado como sinalização de concordância com a utilização da garantia.

14.8 Transcorrido o prazo de 48 (quarenta e oito) horas sem manifestação da Metrobus ou com manifestação favorável à utilização da garantia, fará o SET, no segundo dia útil após a configuração da situação de inadimplência, a transferência do numerário correspondente ao débito não quitado, à contratada, em quantos dias forem necessários, segundo os créditos disponíveis da Metrobus junto ao SET.

14.9 A projeção de crédito mensal líquido (incluso tarifa técnica) é de aproximadamente R\$ 6.800.000,00 (seis milhões e oitocentos mil reais), tendo por base o faturamento apurado em maio de 2022.

15 DO PAGAMENTO E REAJUSTES:

15.1 Do Pagamento:

- 15.1.1 A CONTRATADA será remunerada mensalmente, a partir da disponibilização da FROTA e equipamentos de recarga, pelo ALUGUEL EFETIVO devido pela CONTRATANTE.
- 15.1.2 O valor do ALUGUEL mensal, será calculado por ônibus entregue e pronto para circular (inclui-se a disponibilidade dos carregadores e infra-estrutura de carga).
- 15.1.3 O Valor cheio mensal de cada ônibus deverá estar explicitado na proposta financeira.
- 15.1.4 Este valor deverá contemplar não só a locação efetiva dos ônibus, incluindo a manutenção, como também implantação dos carregadores e da infra-estrutura necessária para operação de carga.
- 15.1.5 Quando da Manutenção preventiva, que deverá ser planejada de comum acordo entre CONTRATANTE e CONTRATADA, não ensejará aplicação das penalidades abaixo.

15.1.6 O **ALUGUEL EFETIVO** será o valor a ser pago mensalmente por cada ônibus disponibilizado pela CONTRATADA e será calculado considerando-se o **ÍNDICE DE DISPONIBILIDADE EFETIVA DA FROTA**, que irá refletir a efetiva disponibilidade operacional da frota locada e sistema de carregamento a disposição da CONTRATANTE. Este índice será calculado pela seguinte fórmula para cada ônibus:

Total de horas Mensais = 24 (horas) * 30 (dias) = 720 horas/mês

Total de horas Pagas/mês = 720 – Total de Horas glosadas por motivo de indisponibilidade

Entende-se por veículo **INDISPONÍVEL**, aquele que esteja inoperante por **problemas de manutenção corretiva** ou aquele que não estiver carregado por problemas de **inoperância do sistema de carregamento**.

Este total de horas de indisponibilidade passará a contar a partir da quinta hora de paralisação do veículo **caso não seja problema de carregamento**. Em caso de não haver reparo do veículo nestas 4 horas de carência, o Total de horas glosadas passará a ser contabilizada desde a primeira hora de inoperância.

Pelos conceitos acima, a medição mensal dos serviços de locação para fins de remuneração da CONTRATADA deverá contabilizar a disponibilidade efetiva dos 114

veículos ou o número de veículos entregues conforme cronograma de entregas previsto/aprovado neste edital, como também a disponibilidade de todo sistema de carregamento, conforme equação abaixo:

- Valor da Hora/glosa (VHG) = Valor mensal da locação do veículo / 720

ALUGUEL EFETIVO = Valor cheio do Aluguel Mensal – (VHG x Quantidade de horas paradas)

Nos primeiros 06 (seis) meses de Implantação, contados a partir da entrega do primeiro ônibus, conforme cronograma de entregas, será aceito indisponibilidade de até 20% (vinte por cento) da quantidade mensal de horas previstas, ou seja, 144 horas mensais por ônibus como franquia para não aplicação dos fatores redutores acima mencionados. Entre o mês 06 (seis) e o mês 12 (doze) será aceito indisponibilidade de até 10% (dez por cento) ou seja, 72 horas mensais por ônibus.

15.2 DO REAJUSTE:

15.2.1 O ALUGUEL será reajustado anualmente pela aplicação da variação do IPCA/IBGE ou outro índice que vier a substituí-lo no período, tendo como referência a data de assinatura do contrato.

15.2.2 O reajuste deverá ser previamente solicitado pela Contratada após o decurso da anualidade prevista no parágrafo anterior.

16 DA QUALIFICAÇÃO TÉCNICA:

16.1.1 Comprovação de capacidade técnico-operacional, através de atestado ou declaração emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, admitido atestado ou declaração internacionais, que comprove aptidão para o desempenho de atividade(s) pertinente(s) em característica(s) com o objeto da licitação, e que demonstre que a LICITANTE tenha:

- a) locado ou fornecido, pelo menos:
- b) 11 (onze) veículos de transporte de passageiros com motores de propulsão à eletricidade; ou
- c) 30 (trinta) veículos de transporte de passageiros à combustão.

- b) realizada manutenção, em qualquer quantidade, em veículos de transporte de passageiros com motores de propulsão à eletricidade.

16.1.1.1 A exigência do item 16.1.1 “b” estará dispensada caso a LICITANTE opte por subcontratar o FABRICANTE, ficando este responsável pela manutenção ou desenvolvimento e capacitação de equipe de manutenção da LICITANTE. Neste caso deverá ser apresentada declaração conjunta, assinada pela FABRICANTE e LICITANTE, em que fique firmado o compromisso futuro da subcontratação caso seja a proposta vencedora da licitação.

DA VISTORIA

- 16.2** As LICITANTES poderão visitar as áreas e demais instalações relativas à GARAGEM/OFICINA e aos TERMINAIS, de modo a obter para si, às suas expensas e sob sua responsabilidade, todas as informações necessárias à preparação da PROPOSTA ECONÔMICA.
- 16.3** Para todos os efeitos, considera-se que as LICITANTES têm pleno conhecimento da natureza e do escopo das obras, serviços e fornecimentos, das condições que possam afetar sua execução, dos materiais e equipamentos necessários, bem como da situação das áreas e demais instalações relativas à GARAGEM/OFICINA e aos TERMINAIS.
- 16.4** A visita técnica deverá ser realizada por representante da LICITANTE, munido de documento de identificação com foto e documento apto a comprovar seu vínculo profissional ou de representação com a LICITANTE.
- 16.5** A visita técnica será realizada com acompanhamento de representante da METROBUS e deverá ser previamente agendada pela LICITANTE, por meio do telefone (62) 3230-7529, das 09:00h às 17:00h, ou por meio do e-mail: joao.torres@metrobus.gov.br.
- 16.6** A visita técnica poderá ser realizada no período compreendido entre a data da publicação do EDITAL até o último DIA ÚTIL anterior à realização da SESSÃO PÚBLICA.
- 16.7** Ao término da visita técnica, será entregue ao representante da LICITANTE o respectivo Atestado de Visita Técnica, conforme modelo em ANEXO I, que deverá ser incluído junto aos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO.

- 16.8** No caso de LICITANTE que venha a integrar um consórcio, não será necessário que as demais consorciadas também apresentem o Atestado de Visita Técnica, bastando a sua apresentação em nome de apenas uma das consorciadas.
- 16.9** Caso a LICITANTE opte por não realizar a visita técnica, segundo sua exclusiva responsabilidade, a LICITANTE deverá apresentar junto aos DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO, em substituição ao Atestado de Visita Técnica, uma declaração de que possui, mesmo sem ter realizado a visita técnica nos termos deste EDITAL, todas as informações necessárias à preparação da PROPOSTA ECONÔMICA, assegurando ter pleno conhecimento da natureza e do escopo das obras, serviços e fornecimentos, das condições que possam afetar sua execução, dos materiais e equipamentos necessários, bem como da situação das áreas e demais instalações relativas à GARAGEM/OFICINA e aos TERMINAIS, conforme modelo disponível ANEXO II.

17 DA VIGÊNCIA E ENCERRAMENTO/RESCISÃO DO CONTRATO:

- 18.1 A vigência do contrato será de 16 (dezesesseis) anos, contados a partir de sua assinatura, podendo ser prorrogado, caso haja interesse das partes na forma estabelecida em Lei.
- 18.2 Para os casos de encerramento ou rescisão contratual, deverá ser elaborado um cronograma de transição para substituição da frota pelo menos 12 meses antes afim de manter a viabilidade da operação dos serviços, objeto deste contrato.

18 DOS FINANCIAMENTOS

- 18.1** A LOCADORA é a única responsável pela obtenção dos recursos financeiros necessários ao cumprimento das obrigações previstas no CONTRATO.
- 18.2** A LOCADORA, para todo e qualquer instrumento de financiamento a ser emitido ou celebrado pela LOCADORA para a execução do CONTRATO, poderá oferecer em garantia os direitos emergentes do CONTRATO.
- 18.3** Como garantia aos instrumentos de financiamento adotados pela LOCADORA para a execução contratual, em qualquer de suas modalidades, a LOCADORA poderá ceder ao financiador, em caráter fiduciário, o ALUGUEL EFETIVO, mediante comunicação formal à CONTRATANTE, em até 3 (três) DIAS ÚTEIS da assinatura do respectivo instrumento de garantia.

- 18.4** A LOCADORA somente poderá oferecer em garantia os direitos emergentes do presente CONTRATO com a condição de que haja a expressa renúncia do financiador ao direito de reintegração da posse dos veículos, admitindo-se alternativamente a substituição da FROTA por outros veículos de especificações equivalentes.
- 18.5** A LOCADORA fica expressamente autorizada a firmar todos os instrumentos de financiamento necessários à execução do CONTRATO, sendo que, se solicitado pelos financiadores, a CONTRATANTE compromete-se a assinar os respectivos instrumentos de financiamento como interveniente-anuente dentro de 10 (dez) dias, contados da solicitação da LOCADORA.
- 18.6** A não manifestação por parte da CONTRATANTE no prazo definido em contrato 18.5 implicará sua anuência tácita.
- 18.7** Caso o financiamento se inviabilize em razão de ações ou omissões por parte da CONTRATANTE, não recairá sobre a LOCADORA nenhuma sanção ou penalidade decorrente de descumprimento de obrigações contratuais relacionadas, sem prejuízo de eventual reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.
- 18.8** A CONTRATANTE poderá autorizar a transferência do controle societário da LOCADORA para os FINANCIADORES com o objetivo de assegurar a sua reestruturação financeira e a continuidade da execução do CONTRATO, desde que atendidas as condições seguintes:
- 18.9** O pedido para autorização de transferência do controle societário aos financiadores deverá ser apresentado à CONTRATANTE, por escrito, contendo a justificativa para tanto, bem como elementos que possam subsidiar a análise do pedido, tais como cópias de atas de reuniões de sócios ou acionistas da LOCADORA, correspondências, relatórios de auditoria, demonstrações financeiras, entre outros.
- 18.10** A CONTRATANTE examinará o pedido no prazo máximo de 15 (quinze) dias, prorrogáveis por igual período, caso necessário, podendo requerer a complementação da documentação apresentada ou solicitar outras informações que se façam necessárias.
- 18.11** A autorização, caso concedida, deverá ser formalizada por escrito, apontando eventuais condições e requisitos para sua realização.

18.12 Eventual inadimplência entre a LOCADORA e FINANCIADORES não poderá ser objeto de ação de reintegração de posse que afete a disponibilidade da FROTA.

19 DA REMUNERAÇÃO

19.1 A LOCADORA será remunerada mensalmente, a partir da disponibilização da FROTA, pelo ALUGUEL EFETIVO devido pela CONTRATANTE. O ALUGUEL EFETIVO será calculado conforme disposto no item 15 deste Termo de Referência.

19.2 Encerrado o mês correspondente aos serviços a ser faturado, o fiscal do CONTRATO por parte da CONTRATANTE terá até 10 (dez) dias corridos para enviar relatório de glosas aferidos pelo mesmo contendo as respectivas justificativas. Da mesma forma, a CONTRATADA terá até 5 (cinco) dias corridos para contestação (defesa), cabendo então a CONTRATANTE a aceitação ou não dos argumentos em até 10 (dez dias). Após o término deste processo, caberá a CONTRATADA a aceitação total, parcial ou não aceitação dos argumentos de defesa. Neste momento caso haja descontos, o mesmo deverá ser deduzido da medição (fatura) subsequente.

Em caso de haver “glosas” na fatura ainda em processo recursal, a mesma poderá ser descontada em até 2 (duas) faturas subsequentes.

19.3 O pagamento à CONTRATADA será realizado em até 30 (trinta) dias, contados, do recebimento da fatura, devendo ser acompanhada da respectiva Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), que deverá ser atestada pelo Gestor ou Fiscal do Contrato.

19.4 O pagamento será exclusivamente realizado através de crédito em Conta-Corrente bancária (DOC, TED, Depósito) indicada pela CONTRATADA e de sua inteira responsabilidade os dados fornecidos, devidamente satisfeitas as condições do Contrato.

19.5 A Nota Fiscal Eletrônica deverá especificar, de forma pormenorizada, todas as características do serviço (marca e quantidade de veículos, etc.) e consignar os números do(a): Processo Administrativo que abrange a relação contratual; Contrato Administrativo; Procedimento Licitatório; Ordem de Serviço respectiva, além de estar acompanhada de: Cópia da Ordem de Serviço, emitida pela CONTRATANTE, relativamente aos objetos entregues; Certidões Negativas atualizadas de Tributos Municipais, Estaduais e Federais (INSS, FGTS, Trabalhista etc.).

- 19.6** A regularidade fiscal da CONTRATADA poderá ser substituída por Certificado de Registro Cadastral, em situação “REGULAR”, perante o Cadastro Unificado de Fornecedores do Estado - CADFOR, administrado pela Secretaria da Economia de Goiás, verificada a compatibilidade da atividade da empresa e o objeto adjudicado/licitado.
- 19.7** A Nota Fiscal que apresentar incorreção no seu preenchimento ou deixar de apresentar os documentos solicitados acima será devolvida à CONTRATADA e seu pagamento ocorrerá em até 05 (cinco) dias úteis, após a data de sua última apresentação válida, sem prejuízo do prazo de pagamento estipulado.
- 19.8** A CONTRATANTE rejeitará, no todo ou em parte, o serviço executado em desacordo com o disposto no Contrato e Termo de Referência. Se após o recebimento provisório constatar que o serviço foi executado em desacordo com o especificado, com defeito ou incompleto, será notificada a CONTRATADA, interrompendo-se os prazos de recebimento, e ficando suspenso o pagamento até que seja sanada a situação.
- 19.9** Em eventual atraso no pagamento em que a CONTRATADA não tenha a ele dado causa haverá compensação financeira, em seu favor, pelo índice IPCA, pro rata die. Para efeito de emissão da Nota Fiscal, o número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ - da Metrobus Transporte Coletivo S/A. é 02.392.459/0001-03.

20 CRÉDITOS DE CARBONO

- 20.1** A CONTRATADA poderá, por sua conta e risco, contratar os serviços de consultoria especializada para quantificação e geração de CRÉDITOS DE CARBONO. Na hipótese de a geração de CRÉDITOS DE CARBONO se mostrar viável, a LOCADORA fica desde já autorizada a proceder à sua comercialização, em conformidade com a legislação vigente.
- 20.2** O resultado líquido da comercialização dos CRÉDITOS DE CARBONO será compartilhado entre CONTRATADA e CONTRATANTE. A exploração e a definição da proporção de compartilhamento do resultado líquido da comercialização dos CRÉDITOS DE CARBONO deverão ser previamente aprovadas pela CONTRATANTE, mediante solicitação da LOCADORA acompanhada da respectiva memória de cálculo e demais demonstrativos. A proporção de compartilhamento poderá ser revisada pelas Partes a cada 2 (dois) anos.

20.3 A parcela do resultado líquido da comercialização dos CRÉDITOS DE CARBONO atribuída à CONTRATANTE poderá ser descontada do ALUGUEL EFETIVO devido à LOCADORA.

21 ALOCAÇÃO DE RISCOS

21.1 Sempre que atendidas as condições do CONTRATO e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

21.2 RISCOS DA CONTRATADA

22.1.1 A CONTRATADA é integral e exclusivamente responsável pelos riscos e obrigações abaixo elencados:

- a) Variação do custo de capital, inclusive resultante da variação das taxas de juros;
- b) Capacidade financeira e de captação de recursos da CONTRATADA
- c) Variação dos custos de financiamento(s) assumido(s) para o cumprimento das obrigações previstas no CONTRATO;
- d) Variação das taxas de câmbio;
- e) Inflação superior ou inferior aos índices de reajuste previstos no CONTRATO;
- f) Ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, negligência, inépcia ou omissão da CONTRATADA;
- g) Estimativa incorreta dos custos e prazos para atendimento ao CONTRATO;
- h) Variação dos custos de aquisição, substituição ou manutenção da FROTA;
- i) Variação dos custos de aquisição, substituição ou manutenção dos equipamentos que compõem a INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE;
- j) Variação do custo de mão-de-obra que afete o cumprimento das obrigações previstas no CONTRATO;

- k) Custos relativos à segurança e saúde dos trabalhadores subordinados à CONTRATADA ou subcontratados;
- l) Atrasos na obtenção das LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES, respeitadas as exceções previstas;
- m) Cumprimento de condicionais de LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES de cunho ambiental e custos incorridos para tanto;
- n) Eventos imprevisíveis ou previsíveis, mas de conseqüências incalculáveis, qualificados como caso fortuito ou força maior quando a sua cobertura seja aceita por companhias seguradoras no mercado brasileiro há pelo menos 2 (dois) anos, à época da materialização do risco, e que afetem a integridade da FROTA ocorridos anteriormente à assinatura do TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO;
- o) Atrasos na disponibilização da FROTA em relação à DATA MÁXIMA PARA DISPONIBILIZAÇÃO DA FROTA;
- p) Atrasos nos procedimentos de homologação e licenciamento da FROTA, respeitadas as exceções previstas;
- q) Erros ou omissões em relação aos estudos e dados que embasaram a estruturação do CONTRATO;
- r) Prejuízos decorrentes de falhas de projeto se erros na realização das intervenções necessárias à implementação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE que ensejem a necessidade de refazer parte ou a totalidade das intervenções;
- s) Prejuízos à CONTRATANTE ou a terceiros, causados direta ou indiretamente pela CONTRATADA ou por qualquer outra pessoa, física ou jurídica, a ela vinculada, em decorrência do cumprimento das obrigações previstas no CONTRATO;
- t) Atrasos na disponibilização da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE em relação à DATA MÁXIMA PARA DISPONIBILIZAÇÃO DA

INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE, salvo condições específicas externas;

- u) Eventos imprevisíveis ou previsíveis, mas de conseqüências incalculáveis, qualificados como caso fortuito ou força maior quando a sua cobertura seja aceita por companhias seguradoras no mercado brasileiro há pelo menos 2 (dois) anos, à época da materialização do risco, e que afetem a integridade da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE;
- v) Investimentos, custos ou despesas adicionais para atendimento às ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e aos INDICADORES DE DESEMPENHO;
- w) Custos de ações judiciais de terceiros contra a CONTRATADA ou suas SUBCONTRATADAS e prestadoras de serviço, decorrentes da execução do Contrato;
- x) Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais cujo fato gerador seja diretamente decorrentes da instalação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE;
- y) Encargos, danos e prejuízos, incluindo pagamento de eventuais indenizações, relativos à não destinação ambientalmente adequada de baterias;

22.1.1.1 A LOCADORA declara:

- a) Ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no CONTRATO;
- b) Ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua PROPOSTA ECONÔMICA e assinatura do CONTRATO;
- c) A materialização de qualquer risco alocado à LOCADORA não dará ensejo ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

21.3 RISCOS DA CONTRATANTE

21.3.1 A CONTRATANTE é integral e exclusivamente responsável pelos riscos e obrigações abaixo elencados:

- a) Atrasos ou inexecução das obrigações da LOCADORA causados pela demora ou omissões da CONTRATANTE ou da CMTC nas providências que lhes cabem; Atrasos decorrentes da demora na obtenção de LICENÇAS E AUTORIZAÇÕES a cargo da CONTRATADA quando os prazos de análise do órgão ou entidade da Administração Pública responsável pela emissão da licença ou autorização ultrapassarem aqueles previstos nas normas aplicáveis ou aqueles informados pelo órgão ou entidade, inclusive com relação à homologação e licenciamento veicular, exceto se decorrente de fato imputável à CONTRATADA, sendo presumido como fato imputável à CONTRATADA qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelo órgão ou entidade, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão ou entidade, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento ou autorização;
- b) Variação na demanda dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE com impacto sobre o dimensionamento da FROTA;
- c) Atrasos na disponibilização da FROTA em razão da não disponibilização ou de atrasos na disponibilização dos EQUIPAMENTOS ITS embarcados na FROTA DIESEL para instalação na FROTA por motivos não imputáveis à LOCADORA;
- d) Atrasos na disponibilização da FROTA em razão da não obtenção tempestiva do CERTIFICADO DE VINCULAÇÃO AO SERVIÇO junto à CMTC por motivos não imputáveis à CONTRATADA;
- e) Atrasos na disponibilização da INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE em razão da não liberação do acesso à GARAGEM ou aos TERMINAIS, exceto se por motivo imputável à CONTRATADA;
- f) Atrasos ou impossibilidade de instalação dos EQUIPAMENTOS ITS;
- g) Custos relativos à correção de quaisquer não conformidades, falhas ou defeitos da FROTA decorrentes de motivos imputáveis à CONTRATANTE;
- h) Prejuízos decorrentes de falhas na segurança da GARAGEM e/ou nos TERMINAIS;

- i) Danos causados à FROTA ou à INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE, à CONTRATADA, aos PASSAGEIROS ou a terceiros, quando em decorrência de culpa ou da materialização de riscos alocados à CONTRATANTE
- j) Investimentos não previstos decorrentes de nova exigência legal ou regulamentar superveniente à assinatura do CONTRATO;
- k) Eventos imprevisíveis ou previsíveis, mas de conseqüências incalculáveis, qualificados como caso fortuito ou força maior sem cobertura securitária no mercado brasileiro que afetem a integridade da FROTA ocorridos anteriormente à assinatura do TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO;
- l) Circunstâncias supervenientes, em razão de fato do príncipe, ato da Administração ou descumprimento contratual, que resultem, comprovadamente, em variações dos custos da CONTRATADA, incluindo determinações legais e regulamentares supervenientes que impliquem alterações nas ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS;
- m) Alterações na legislação tributária, inclusive em decorrência de consolidação de entendimento jurisprudencial de tribunais superiores, que incida sobre os custos da CONTRATADA, ressalvados os impostos sobre a renda;
- n) Atrasos causados por ações ou omissões da DISTRIBUIDORA, bem como falhas ou interrupções nos serviços de distribuição de energia elétrica;
- o) Decisões judiciais ou administrativas que impeçam a CONTRATADA de executar quaisquer das obrigações previstas no CONTRATO, exceto se a CONTRATADA der causa à decisão ou se tratar de risco especificamente alocado à CONTRATADA;
- p) Ocorrência de greves dos empregados da CONTRATANTE ou da DISTRIBUIDORA;
- q) Demais casos não expressamente listados acima que venham a alterar o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e não tenham sido motivados ou causados pela CONTRATADA ou cujo risco não foi por ela assumido ou imposto pela legislação ou por este CONTRATO;

r) Não compatibilização do cronograma de rebaixamento das plataformas com o cronograma de entrega dos veículos.

21.3.2 A CONTRATANTE não é responsável por custos atribuídos às condições da pavimentação do Eixo Anhanguera e suas Extensões, e não se responsabilizará por defeitos na frota a esse pretexto. A CONTRATANTE não admitirá pedido de reequilíbrio econômico-financeiro sob argumentos que envolvam deterioração das condições da pavimentação do Eixo Anhanguera e suas Extensões.

21.3.3 A CONTRATANTE declara ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no CONTRATO.

21.3.4 A materialização dos riscos alocados à CONTRATANTE, sempre que impactar o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, conforme definido acima, dará ensejo ao seu reequilíbrio econômico-financeiro.

22 EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

22.1 Para a avaliação de um evento de desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, inicialmente deverá ser avaliado a qual PARTE está alocado o risco do fato causador do desequilíbrio, sendo vedada a concessão de qualquer forma de reequilíbrio econômico-financeiro por risco que esteja alocado exclusivamente à PARTE que o reclama.

22.2 O processo de recomposição será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do fluxo de caixa marginal anual projetado em razão do evento que ensejou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, considerando:

22.3 Os fluxos de dispêndios e receitas marginais anuais, conforme o caso, resultantes do evento que deu origem à recomposição deflacionados, anualmente, para o primeiro ano do fluxo de caixa marginal anual a partir do índice de correção do CONTRATO.

22.4 Os fluxos das receitas marginais anuais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, deflacionados, anualmente, para o ano de ocorrência do evento.

- 22.5** Uma vez calculados os valores de receita requeridos para a recomposição do equilíbrio, tais valores serão atualizados para o ano em que se efetiva a recomposição pela taxa conhecida de reajuste do CONTRATO, considerando a mesma data-base.
- 22.6** Os valores de receita requeridos para a recomposição do equilíbrio, quando for o caso, serão reajustados a partir da data de efetivação da recomposição do equilíbrio, pelo mesmo índice e na mesma data-base do reajuste do CONTRATO.
- 22.7** A Taxa de Desconto real anual a ser utilizada no cálculo do valor presente líquido deve ser obtida nos seguintes termos: $TD: 177,16\% \times TR$. Onde: TD: Taxa de desconto real anual e TR: Média dos últimos 12 (doze) meses da taxa bruta de rendimentos da venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros semestrais (NTN-B ou, na ausência deste, outro que o substitua, ex-ante a dedução do imposto sobre a renda, com vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, sem considerar a parcela relativa ao IPCA)
- 22.8** Para fins de determinação dos fluxos de dispêndios marginais, serão utilizados os dados apresentados pela LOCADORA relacionados à comprovação dos custos efetivamente incorridos ou a ocorrer, sempre considerando valores teto construídos, preferencialmente, a partir dos seguintes critérios: Dados oriundos dos sistemas oficiais de custos, eventualmente incidentes; Relatório de perícia técnica ou avaliação análoga; Outros critérios de mercado ou metodologias referenciadas.
- 22.9** A ocorrência de evento gravoso, cujo risco seja atribuído a uma PARTE e impacte a outra PARTE, ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.
- 22.10** A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO poderá ser realizada por qualquer uma das seguintes formas: I - Alteração do valor do ALUGUEL; II - Alteração do prazo do CONTRATO; III - Aumento, redução, postergação ou modificação de obrigações contratuais; IV - Pagamento de compensação financeira por investimentos, custos ou despesas adicionais efetivamente incorridas, ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente incorrida; ou V - Outras formas admitidas em lei.
- 22.11** Não havendo concordância entre as PARTES com relação ao pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, poderão ser acionados os mecanismos de resolução de controvérsias, a ser disciplinado em contrato.

22.12 Uma vez reconhecido o direito ao reequilíbrio, quando em favor da CONTRATANTE, será promovida a redução do valor do ALUGUEL.

22.13 Quando o reequilíbrio for reconhecido em favor da LOCADORA, as PARTES elegerão entre os mecanismos de recomposição previstos aquele que deverá ser aplicado.

23 REVISÕES ORDINÁRIAS

23.1 A cada 2 (dois) anos, contados da data de início da ETAPA DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO, ocorrerá a revisão ordinária do CONTRATO, observada as condições de processamento e os limites estabelecidos no CONTRATO.

23.2 O processo de revisão ordinária será instaurado de ofício pela CONTRATANTE.

a) Após a instauração do processo, a CONTRATADA deverá apresentar, em até 30 (trinta) dias, relatório detalhado e atualizado acerca dos eventos relativos à manutenção e substituição dos ÔNIBUS ELÉTRICOS e dos equipamentos que compõem a INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE, devidamente documentados nos INVENTÁRIOS, ensejadores do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, bem como qualquer documentação de suporte complementar necessária ao processamento do pleito.

b) O processo de revisão deverá ser concluído no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias.

c) O processo de revisão será concluído mediante decisão da CONTRATANTE, devendo seus resultados serem devidamente documentados e, caso importem em alterações do CONTRATO, incorporados em aditivo contratual.

d) Em caso de discordância quanto à revisão, a CONTRATADA poderá acionar os mecanismos de solução de controvérsias previstos.

e) As PARTES poderão, às suas expensas, ser assistidas por consultores técnicos de qualquer especialidade no curso do processo de revisão e os laudos, estudos, pareceres ou opiniões emitidas por estes

deverão ser encerrados ao processo de modo a explicitar as razões que levaram as PARTES ao acordo final ou à eventual divergência.

f) As reuniões e audiências realizadas no curso do processo de revisão deverão ser devidamente registradas.

23.3 A realização das revisões ordinárias não exclui o direito das partes à revisão extraordinária quando se verificarem os pressupostos para tanto, nos termos estabelecidos neste CONTRATO.

24 REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS

24.1 A revisão extraordinária do CONTRATO será solicitada pela PARTE que se sentir prejudicada mediante envio de requerimento fundamentado à outra PARTE, considerando a alocação de riscos do CONTRATO, nos casos em que, pela natureza do evento acusador do desequilíbrio, não seja possível ou mostre-se excessivamente oneroso aguardar o próximo ciclo de revisão ordinária. O requerimento será obrigatoriamente instruído com relatório técnico ou laudo pericial que demonstre cabalmente o desequilíbrio econômico-financeiro, sob pena de não conhecimento.

24.2 O requerimento deverá conter, se for o caso, as informações sobre:

- a) A data da ocorrência e provável duração da hipótese que enseja a recomposição;
- b) A comprovação ou, diante da sua impossibilidade, a estimativa da variação de investimentos, custos, despesas ou receitas;
- c) Qualquer alteração necessária nas obrigações previstas no CONTRATO;
- d) A eventual necessidade de aditamento do CONTRATO; e
- e) A eventual necessidade de liberação do cumprimento de quaisquer obrigações, de qualquer das PARTES.

24.3 Formulado o pedido de recomposição por qualquer das PARTES, a PARTE contrária deverá se manifestar no prazo de até 60 (sessenta) dias para deliberação das PARTES sobre o acatamento ou não do pleito tal como formulado.

24.4 A CONTRATANTE poderá solicitar à LOCADORA a emissão de laudos complementares. O processo de revisão extraordinária deverá ser concluído no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias contados da apresentação do requerimento pela PARTE solicitante.

24.5 Caso seja ultrapassado o prazo previsto na subcláusula anterior, sem solução amigável ou, ainda, em caso de discordância quanto à decisão de recomposição ou quanto aos valores ou demais dados indicados, as PARTES poderão recorrer aos mecanismos de solução de conflitos previstos.

25 PERÍODO DE CURA

25.1 Somente será caracterizado o inadimplemento da LOCADORA, para todos os fins previstos neste CONTRATO, se tal descumprimento não for inteiramente sanado ou não tiverem sido adotadas todas as medidas necessárias ao seu equacionamento no prazo de 15 (quinze) dias contados do inequívoco conhecimento do descumprimento pela LOCADORA (“PERÍODO DE CURA”).

25.2 O prazo de 15 (quinze) dias poderá ser prorrogado por igual período mediante pedido justificado da LOCADORA, podendo ainda a CONTRATANTE estipular, a seu critério, prazo adicional para correção de irregularidades.

25.3 Para os casos relacionados à não observância da DATA MÁXIMA PARA DISPONIBILIZAÇÃO DA FROTA e da DATA MÁXIMA PARA DISPONIBILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE não será admitida a aplicação do PERÍODO DE CURA, incorrendo a LOCADORA automaticamente em inadimplemento, sujeita às sanções previstas neste CONTRATO.

26 REGIME APLICÁVEL AOS BENS

26.1 A FROTA e a INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE não serão revertidos à CONTRATANTE quando do encerramento do CONTRATO.

26.2 Não será devida à CONTRATADA, em qualquer hipótese, indenização em razão de investimentos realizados e não amortizados relativos à FROTA e à INFRAESTRUTURA DE RECARGA E SUPORTE.

| | |
|--|-------------------------------------|
| Elaboração do Termo de Referência | Aprovo em ____ de _____ 2022 |
| Identificação/Assinatura | Identificação/Assinatura - Diretor |