



ESTADO DE GOIÁS  
METROBUS TRANSPORTE COLETIVO S A  
GERÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA FROTA

## TERMO DE REFERÊNCIA

**CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE DIAGNÓSTICO DE FALHAS E SUPERVISÃO TÉCNICA DE MANUTENÇÃO NOS SISTEMAS ELÉTRICOS E MECÂNICOS DO CHASSI VOLVO B12M 2011 E 2014 ARTICULADO E BI-ARTICULADO COM MÃO DE OBRA TREINADA E FORNECIDA POR AUTORIZADA DA MONTADORA VOLVO**

### 1. DO OBJETO

**1.1. Contratação de Empresa para Execução de Serviços de Diagnóstico de Falhas e Supervisão Técnica de Manutenção nos Sistemas Elétricos e Mecânicos do Chassi Volvo B12M 2011 e 2014 Articulado e Bi-articulado com Mão de Obra Treinada e Fornecida por Autorizada da Montadora Volvo**, com previsão de contrato para 12 meses.

1.2. Composição da frota de ônibus da Metrobus com chassi Volvo B12m Com Motor Dh12d340

Modelo da Carroceria	Modelo do Chassi	Total
Neobus Mega Brt	Volvo B12M - Articulado	77
Neobus Mega Brt	Volvo B12M - Biarticulado	28
Total		105

### 2. DA JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE

2.1. As justificativas para a contratação para maior entendimento serão apresentadas ao decorrer deste documento nas seções Contexto, Análise de Falhas, Necessidade da Contratação e Objetivo da Contratação.

#### 2.2. CONTEXTO

2.2.1.A Metrobus Transporte Coletivo SA é uma empresa Operadora do Eixo Anhanguera e suas Extensões de economia mista do Estado de Goiás que possui uma frota de 105 ônibus. A Metrobus opera com uma frota cuja a idade média gira em torno de 9 anos em um corredor exclusivo cujo pavimento

encontra-se degradado devido a falta de manutenção.

2.2.2. Já há algum tempo, Metrobus não vem conseguindo efetuar plenamente o cumprimento de viagens de acordo com o preestabelecido pela Companhia Metropolitana de Transportes (CMTC), sendo que as causas principais deste não cumprimento das viagens programadas são viagens não realizadas e viagens incompletas. As viagens não realizadas são em sua maior parte devido à insuficiência de ônibus na largada para o cumprimento da grade horária. Já as viagens incompletas são aquelas interrompidas durante o seu percurso devido a falhas nos veículos, impossibilitando o prosseguimento da viagem.

2.2.3. Como causas principais das ocorrências acima citadas temos o baixo investimento em manutenção ao longo do tempo e a idade já avançada da frota, somadas às condições severas de operação e às condições inadequadas da pavimentação no eixo a Anhanguera.

2.2.4. Com um número cada vez mais frequente de falhas gerando uma demanda cada vez maior de serviços junto à manutenção, esta por sua vez não tem tido o fôlego necessário para a realização adequada dos programas de manutenção preventiva, tendo que basicamente cuidar no dia a dia, do grande número de intervenções corretivas, sempre após ocorrência das falhas, portanto.

2.2.5. Considerando a gravidade da situação e o serviço de utilidade pública que esta frota oferece, torna-se imperioso uma avaliação técnica mais aprofundada por parte da Volvo, fabricante dos veículos, através de sua equipe técnica autorizada em Goiânia com quatro objetivos principais:

- Realizar um diagnóstico seguro e confiável do estado atual da frota;
- Estabelecer um programa de manutenção compatível com as necessidades levantadas objetivando o aumento da confiabilidade e o restabelecimento progressivo de condições seguras de operação;
- Avaliar todas as modificações ocorridas ao longo do tempo nas adaptações que acabaram ocorrendo por falta de recursos ou viabilidade técnica de manter os sistemas conforme projetados;
- Estabelecer um programa de restauração das condições técnicas de projeto da frota, considerando as modificações que por ventura tenham ocorrido na frota ao decorrer dos anos, sem uma análise técnica prévia ou posterior do fabricante, a ponto de hoje não ser possível mensurar seus impactos em termos de confiabilidade operacional.

## 2.3. ANÁLISE DE FALHAS

2.3.1. O conceito de falha de acordo com os princípios de manutenibilidade é a incapacidade de um ativo em desempenhar a sua função, já a quebra é considerada um estado proveniente de um evento. No caso da frota operacional da Metrobus a falha de componentes diversos dos sistemas automotivos está causando danos operacionais como a ineficiência do serviço prestado e a insatisfação dos passageiros.

2.3.2. Ao decorrer dos meses de setembro, outubro, novembro, dezembro de 2021 foram realizadas avaliações com o intuito de quantificar as falhas e analisar quais são os sistemas que interferem mais na prestação de serviço a população. A partir deste estudo obteve-se que:

- As falhas somadas nos sistemas de arrefecimento, freios, portas, suspensão, elétrico, pneumático e carroceria são responsáveis por 83% das interrupções de viagens;
- Os sistemas de freios, portas e suspensão são responsáveis por 39,9% das interrupções de viagens. Tais sistemas são influenciados pelo regime de trabalho do veículo, a condução do operador, nível de qualidade do serviço prestado e as condições estruturais do percurso, desse modo são considerados falhas que poderão ser amenizadas com melhorias estruturais (malha viária) e treinamento de operadores.
- Os sistemas de motor e transmissão são responsáveis por 6% das interrupções de viagens, apesar do percentual de impacto ser menor do que dos sistemas já citados tais sistemas compõe o “trem de força” do ônibus que é o responsável pela locomoção do veículo, ou seja, falhas com elevada gravidade podem retirar o veículo de operação e impactar na prestação de serviço a população. Por isso, os sistemas devem receber atenção adequada e qualificada para que não ocorra a retirada de veículos de circulação.
- Os sistemas de pneus, direção, lubrificação, alimentação e alinhamento são considerados de menor impacto na interrupção de viagens comparados com os demais;
- Por fim e o na mais importante estratificação dos problemas levantados, temos que do total de falhas em todo o sistema, 22% delas são decorrentes do sistema de arrefecimento da frota. Estas falhas chegaram a gerar 844 interrupções de viagens no período de setembro de 2021 a dezembro de 2021, com grande impacto na qualidade dos serviços prestados aos usuários.

2.3.3. Sistema de arrefecimento fora dos padrões originais de projeto de fábrica: os veículos da frota operacional atualmente encontram-se com a ausência do encapsulado do motor e demais componentes auxiliares ao seu funcionamento. O encapsulado do motor tem a função de captar o ar que atinge frontalmente o veículo e canalizá-lo de forma a construir um túnel de vento responsável por trocar de calor com o motor, ou seja, a sua função é de refrigerar o motor. Podemos citar outras funções como: proteger o motor e os seus componentes de sujeiras da pista e criar uma camada isolante térmica entre o motor e o solo da malha viária. Além do encapsulado do motor, podemos citar modificações que não são constatadas sem ferramentas de diagnóstico especializadas como por exemplo a rotação da ventoinha de refrigeração, a vazão da bomba hidráulica e da bomba de água se estão de acordo com as especificações do fabricante e demais parâmetros que atualmente não conseguimos mensurar.

2.3.4. Sistema pneumático fora dos padrões originais de projeto

de fabrica: os circuitos pneumáticos encontram-se com modificações diversas e de difícil detecção dado que não possuímos o projeto original de fabrica para realizar comparações, assim até o momento as modificações podem ser consideradas não mensuráveis.

2.3.5. As interrupções de viagens por falhas no sistema de arrefecimento tiveram um comportamento de queda do mês de setembro, mês de maiores temperaturas do ano em Goiânia, ao mês de outubro. Contudo do mês de outubro ao de dezembro houve um crescimento de 42,4%. O mês de janeiro comparado com o de dezembro houve uma queda de 18,23%. De acordo com o comportamento das falhas de arrefecimento vide Comunicado 55 (000027756684) pode-se dizer que ao decorrer do ano de 2022 a tendência será de aumento das interrupções de viagens, como o sistema é responsável por 22% das interrupções poderá ocorrer interrupções bruscas na prestação de serviço. Ressaltamos que devido a elevada degradação do sistema o a refrigeração é influenciada pelas elevadas temperaturas dos meses de Agosto de Setembro.

## 2.4. A NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

2.4.1. Como apresentado na seção anterior, parte dos sistemas da frota METROBUS encontra-se com diversas modificações que não obedeceram ao projeto original de fabrica, nem tiveram sua aprovação ou apoio técnico quando da sua implementação. Tais sistemas, conforme avaliação prévia do próprio fabricante, atualmente não possuem a eficiência desejada e o tratamento convencional de suas falhas pura e simplesmente pode não ser suficiente para garantir a sua confiabilidade, podendo o esforço e investimento a ser realizado não atingir o resultado desejada, daí a necessidade imperiosa de uma avaliação técnica do fabricante quanto à viabilidade técnico/econômica de se retomar os sistemas ao projeto original de fabrica, assim como, em sendo sua viabilidade afirmativa, fazer a sua implementação, analisar e acompanhar a nova performance adquirida pela frota, mensurando o impacto das ações adotadas na eficiência dos sistemas, buscando garantir a tão desejada confiabilidade da frota.

## 2.5. OBJETIVO DA CONTRATAÇÃO

2.5.1. A finalidade da contratação é garantir que o investimento publico na recuperação da frota seja realizado dentro do principio da economicidade, buscando garantir sua correta aplicação de forma otimizada e tecnicamente orientada pelo fabricante. Com isto teremos reais condições de reduzir de forma consistente o número de interrupções de viagens causadas por falhas, sejam elas pelo desgaste dos sistemas devido ao longo período sem investimentos, seja pelas modificações no projeto original de fabrica, de forma a otimizar as ações da manutenção com base em diagnostico técnico suportado por serviços de diagnósticos especializados.

2.5.2. Para isso será realizada a contratação dos seguintes serviços:

- Prestação de serviço de diagnostico intermediário e elevado nível com ferramentas especiais da fabrica que já possuem os padrões aceitáveis: essa contratação visa obter os

parâmetros aceitáveis para o funcionamento dos sistemas de acordo com as recomendações do fabricante, detecção da causa da falha e apresentação da forma de tratamento. Ressaltamos que atualmente a empresa não possui as ferramentas e softwares da Volvo.

- Prestação de serviço por equipe técnica especializada formada e supervisionada pelo fabricante do veículo: essa contratação visa ao completo diagnóstico do estado atual da frota buscando as ações necessárias para a recuperação consistente de sua confiabilidade, inclusive se tecnicamente indicado, à restauração do status atual da frota ao projeto original dos sistemas, com consultoria e responsabilidade técnica do fabricante. Ressaltamos que tal medida é necessária para a redução de interrupções de viagens e melhoria do serviço prestado, dado que isso só será possível se as falhas que causam as interrupções foram tratadas da forma correta e de acordo com as recomendações do fabricante. Lembramos também que atualmente o corpo técnico do Departamento de Manutenção de Frota não realiza treinamentos específicos para a Frota Volvo desde o ano de 2014, ou seja, aproximadamente 8 anos sem treinamentos. Ao decorrer desses 8 anos houve diversas mudanças no quadro de funcionários acarretando assim a perda de profissionais qualificados e especializados no tipo de frota operacional da Metrobus. Desse modo, podemos afirmar que as falhas provenientes de modificações do projeto original do veículo e as de elevado nível de diagnóstico a equipe técnica atual do departamento em questão não possui conhecimento e treinamento para tal, como sabemos no Estado de Goiás a Metrobus é a única empresa que possui veículos Volvo Articulados e Bi-articulados, assim sabe-se também que a mão de obra do mercado é especializada em outros tipos e marcas de veículos como por exemplo Mercedes Bens.

2.5.3. Enfatizamos ainda que os procedimentos a serem executados no tópico anterior não podem ser realizados por equipe técnica da Metrobus pelas seguintes razões:

- A execução de serviços para restauração do projeto original do veículo necessita de mão de obra especializada pela fábrica, pois o profissional executante deverá possuir conhecimentos necessários para a leitura dos projetos mecânicos e estar apto a realizar as etapas propostas pelo mesmo. Caso isso não seja possível ocorrerá a aplicação inadequada dos materiais e peças e ocasionará falhas diversas por montagem ou execução do projeto inadequada.
- Os profissionais da Metrobus como apresentado no item 2.5.2 não possuem treinamento suficiente para análise de parâmetros como vazão de fluídos em tubulações, rotação em ventoinhas, pressão de fluídos, temperatura máxima permitida em tubulações e componentes etc. Além da análise não possuem treinamento para aferição de tais parâmetros com paquímetros, tacômetros, câmera termográfica, manômetros entre outros instrumentos de medição.

- Lembrando também que caso a execução da manutenção ( restauração do projeto original ou corretiva para sanar uma falha) seja inadequada (realizada por profissional da Metrobus) a garantia do serviço a ser contratado não é mais válida, mesmo que orientada e já tenha o diagnóstico de falha pelo fabricante. Tal fato poderá onerar os custos de manutenção e não atingir o objetivo da contratação em questão.

2.5.4. Além de se buscar a garantia da confiabilidade e portanto, do princípio da economicidade na utilização do recurso publico, ressaltamos que os projetos dos veículos que compõem a frota da METROBUS não são abertos ao mercado em geral e que portanto, além de possuírem especificidades tecnológicas de propriedade intelectual pelo fabricante, não se teria acesso livre a acervos técnicos exclusivos como por exemplo, ao acervo referente aos desenhos técnicos confeccionados pelos engenheiros projetistas dos veículos de autoria do fabricante, o que nos direciona fortemente para a única solução técnica recomendável, qual seja, uma consultoria técnica direta de quem projetou e fabricou a frota hoje em operação, ou de sua rede técnica autorizada.

### **3. DA ESTIMATIVA**

#### **3.1. ESTIMATIVA DE CUSTO:**

3.1.1. A Previsão de custo será fundamentado na Tabela de prestação de serviço de supervisão técnica e de recuperação de peças e equipamentos de fabricação genuína .

3.1.2.Foi utilizado para a formação de preço o tempo estimado em tabela de fábrica da Volvo para execução de cada serviço baseado no chassi. O Volvo Standard Time (VST) é uma função "in VIDA" de Operações/Operações e Pacotes dependendo do nível de acesso ao sistema. VST contém números de operação e tempos padrão para os trabalhos de reparo mais frequentes em uma oficina de manutenção em veículos Volvo. Isto abrange todos os modelos existentes Volvo.Os tempos para as diferentes operações são os tempos básicos necessários que um técnico com treinamento Volvo adequado realiza um trabalho. Isso considerando que todos os equipamentos prescritos, ferramentas manuais, bem como ferramentas especiais e informações técnicas, distribuídos pela Volvo , estarão disponíveis na área de trabalho. O VST varia de acordo com o modelo do veículo e se o veículo possui ou não o kit preparatório (variante DF-PK). O tempo padrão Volvo para cada uma das situações citadas esta disponível no Software Impac e é tabelado pela Fabrica Volvo Buses. O software Impac é um banco de dados que possui todas as informações sobre o chassi do ônibus, como por exemplo o tempo para realizar cada tipo de manutenção, os insumos a serem utilizados de acordo com as recomendações do fabricante, intervalos de manutenção preestabelecidos pelo fabricante, dados relacionados a performance do veículos e diversas outras informações.

### **4. ESPECIFICAÇÕES DO OBJETO**

#### **4.1. Especificações dos Serviços:**

4.1.1. Para a execução dos serviços propostos nesse TR será

necessária a disponibilização de ferramentas necessárias para diagnóstico e o transporte e alimentação dos técnicos. Ressaltamos que o diagnóstico de falha deverá ser realizado através de Software e Hardware adequados com geração de relatórios de performance. O software deverá ser capaz de diagnosticar, testar, calibrar, e programar componentes dos veículos. O componente poderá ser um veículo, motor, ou uma máquina.

4.1.2.A Prestação de serviço de diagnóstico nível básico com ferramentas especiais de fábrica e software: teste com tempo inferior a 3 horas, verificar e apagar códigos, realizar diagnóstico em motores e realizar diagnóstico em caixas de transmissão.

4.1.3.A Prestação de serviço de diagnóstico nível intermediário com ferramentas especiais de fábrica e software: teste com tempo superior a 3 horas, realizar diagnóstico em defeitos elétricos, realizar diagnóstico em chicote elétricos e módulos e painéis.

4.1.4.Prestação de serviço de diagnóstico nível avançado com ferramentas especiais de fábrica e software :teste com tempo superior a 6 horas, realizar diagnóstico em defeitos elétricos, realizar diagnóstico em chicote elétricos e módulos e painéis.

4.1.5. Prestação de serviço de supervisão por equipe autorizada pela montadora Volvo: a prestação de serviço deverá ser de forma dedicada, ou seja, contratação mensal para atividades de detecção de modificações em projetos, proposta de restauração de acordo com o projeto de fábrica, análise e diagnóstico de sistemas com elevada degradação. O chassi do ônibus é composto por sistemas mecânicos e elétricos, assim a prestação de serviço deverá ser realizada pelo no mínimo um técnico especializado em cada sistema. Os sistemas a serem analisados pela equipe são: elétricos e mecânicos do chassi independentes da sua função. ou seja, qualquer grupo que possua sistema mecânico e elétrico que faça parte do chassi Volvo poderá ser analisado.

#### 4.2. Discriminação do Objeto

Item	Código	Discriminação	Unidade	Quantidade	Valor Unitário de acordo com o VST	Tabela de Referência
01	20641	Prestação de serviço de diagnóstico nível básico com ferramentas especiais de fábrica e software	SERV	20	R\$ 500,00	R\$ 10.000,00
02	20642	Prestação de serviço de diagnóstico nível intermediário com ferramentas especiais de fábrica e software	SERV	10	R\$ 600,00	R\$ 6.000,00

03	20643	Prestação de serviço de diagnóstico nível avançado com ferramentas especiais de fábrica e software	SERV	10	R\$ 800,00	R\$ 8.000,00
04	20644	Prestação de serviço de supervisão técnica por equipe especializado pela fabricante do veículo em regime dedicado - mensal (22 dias)	SERV	10	R\$ 41.700,00	R\$ 417.700,00
Estimativa de Custo Anual			R\$ 441.700,00			

## 5. DO LOCAL DE REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

5.1. A prestação dos serviços deverão ser realizados no Setor de Manutenção da Metrobus Transporte Coletivo S/A, localizado na Rua Patriarca, nº 299 - Vila Regina - Goiânia - CEP.: 74.453-610, devendo estar acompanhados da respectiva ordem de serviço.

5.2. Os serviços prestados serão entregues por meio de relatório de serviço contendo o status atual do veículo, as falhas encontradas, as soluções a serem aplicadas e modificações de projeto caso necessárias preenchida pela CONTRATADA e enviado no endereço de e-mail [eliane.kihara@metrobus.go.gov.br](mailto:eliane.kihara@metrobus.go.gov.br). Ressaltamos que a supervisão em todo o processo de modificação de projeto e aplicação das soluções será realizada por parte da CONTRATADA.

## 6. FORMA E PRAZO DE EXECUÇÃO DO SERVIÇO

6.1. O prazo para prestação dos serviços deverá ser realizado pela CONTRATADA em até 3 (três) dias úteis após a emissão da Ordem de Serviço.

6.2. Na Ordem de Serviço serão encaminhadas as especificações (quantidade e numeração da frota), de acordo com as necessidades da CONTRATANTE.

6.3. A mão de obra para o transporte e descarregamento de quaisquer componentes para realização do serviço ocorrerá exclusivamente por conta da empresa contratada, nos casos de ferramentas especiais para diagnóstico também deverá ser descarregada e fornecida pela CONTRATADA.

6.4. A entrada para execução do serviço de diagnóstico e supervisão nos veículos da frota Metrobus ficará condicionada a autorização da Gerente de Manutenção de Frota.

## 7. CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO

7.1. O serviços supracitados serão acompanhados por servidor designado pela Gerência de Manutenção da Frota, nas seguintes condições:

7.1.1. Os serviços serão recebidos provisoriamente após entrega, para efeito de posterior verificação da conformidade com as especificações constantes do Termo de Referência e da proposta, no prazo de até 2 (dois) dias úteis.

7.1.2. Será recebido definitivamente, após a verificação da conformidade com as especificações constantes do Termo de Referência e da proposta, que se dará até 5 (cinco) dias do recebimento provisório. Se não houver apontamento de inconformidade no prazo acima, considerar-se-á recebido em definitivo.

7.1.3. Na hipótese de a verificação a que se refere o subitem anterior não ser procedida dentro do prazo fixado, reputar-se-á como realizada, consumando-se o recebimento definitivo no dia do esgotamento do prazo.

## **8. OBRIGAÇÕES DA EMPRESA CONTRATADA**

8.1. A CONTRATADA obriga-se a:

8.1.1. Executar o serviço contratado em conformidade com as exigências estabelecidas neste Termo de Referência e na proposta.

8.1.2. Efetuar a entrega dos serviços em perfeitas condições, no prazo e local indicados pela Administração, em estrita observância às especificações do Termo de Referência e da proposta, acompanhado da respectiva Nota Fiscal de Serviço constando detalhadamente o serviço que foi executado.

8.1.3. Responsabilizar-se pelos vícios e danos decorrentes do serviço, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90). O dever previsto implica na obrigação de, a critério da Administração, a contratada refazer, às suas expensas, no prazo máximo de 3 (três) dias, o serviço fora das especificações contratadas;

8.1.4. Atender prontamente a quaisquer exigências da Administração, inerentes ao objeto da presente contratação;

8.1.5. 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;

8.1.6. Manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;

8.1.7. Não transferir a terceiros, por qualquer forma, nem mesmo parcialmente, as obrigações assumidas, nem subcontratar qualquer das prestações a que está obrigada, exceto nas condições autorizadas no Termo de Referência ou na minuta de contrato;

8.1.8. Responsabilizar-se pelas despesas dos tributos, encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais, comerciais, taxas, fretes, seguros, deslocamento de pessoal, prestação de garantia e quaisquer outras que incidam ou venham a incidir na execução do contrato;

8.1.9. Informar na embalagem, através de rótulo, a discriminação do serviço ou material acondicionado neste;

8.1.10. No caso da empresa CONTRATADA for estabelecida fora

do Estado de Goiás, a mesma deverá considerar no seu preço ofertado, inclusive nos lances, a alíquota de ICMS vigente neste Estado. Nesse caso, do preço a ser contratado será deduzida a diferença de alíquota entre o Estado de origem da empresa e o Estado de Goiás.

## **9. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE**

### **9.1 A CONTRATANTE obriga-se a:**

9.1.1. Cumprir fielmente o Contrato a ser firmado entre as partes;

9.1.2. Prestar quaisquer esclarecimentos que venham a ser formalmente solicitados pela CONTRATADA, pertinentes ao objeto do contrato;

9.1.3. Zelar pelo bom andamento do contrato, dirimindo dúvidas porventura existentes, através do servidor designado Fiscal do Contrato;

9.1.4. Efetuar o pagamento à CONTRATADA na forma prevista no contrato;

9.1.5. Relacionar-se com a CONTRATADA através de servidor designado pela CONTRATANTE, Fiscal do Contrato, o qual acompanhará e fiscalizará a execução do objeto contratado, verificando os aspectos quantitativos e qualitativos, anotando em registro próprio as falhas porventura detectadas, comunicando à CONTRATADA as ocorrências de quaisquer fatos que, a seu critério, exijam medidas saneadoras;

9.1.6. A ação ou omissão, total ou parcial, de fiscalização por parte da CONTRATANTE, não fará cessar nem diminuir a responsabilidade da CONTRATADA.

## **10. DAS CONDIÇÕES E PRAZOS DE PAGAMENTO**

10.1. O pagamento à CONTRATADA será efetuado em até 30 (trinta) dias, a contar do recebimento definitivo dos serviços contratados, com apresentação da documentação pertinente e da respectiva Nota Fiscal que deverá ser eletrônica e atestada pelo fiscal do contrato;

10.2. O pagamento se dará exclusivamente através de crédito em conta-corrente bancária, indicada pela CONTRATADA, uma vez satisfeita as condições estabelecidas pela CONTRATANTE quanto ao objeto;

10.3. O pagamento fica condicionado, em regra, à prova de regularidade perante a Fazenda Nacional, Estadual e Municipal, a Previdência Social, Trabalhista e junto ao FGTS;

10.4. A nota fiscal deverá ser eletrônica, e conter o número do processo, a marca do produto, bem como o número da ordem de fornecimento, a ser emitida de acordo com as normas vigentes;

10.5. Devem acompanhar a Nota Fiscal os seguintes documentos fornecidos pela CONTRATADA:

10.5.1. Cópia da Ordem de Serviço, emitida pela Gerência de Suprimentos da METROBUS, relativamente aos serviços executados;

10.5.2. Certidões Negativas de: Tributos Municipais, Estadual, do INSS e do FGTS, devidamente atualizadas, caso não possam ser verificadas eletronicamente;

10.6. A Nota Fiscal que apresentar incorreção no seu preenchimento ou deixar de apresentar os documentos solicitados nos itens anteriores, será devolvida à CONTRATADA e seu pagamento ocorrerá em até 5 (cinco) dias úteis após a data de sua última apresentação válida, sem prejuízo do prazo de pagamento estipulado no item 10.1 deste Termo de Referência.

## **11. ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO DO CONTRATO**

11.1. A gestão do contrato ficará a cargo da Coordenação da Gestão de Contratos e a fiscalização ficará a cargo de servidor da Gerência de Manutenção designado em Portaria, pela autoridade superior.

## **12. DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

12.1. Sem prejuízo das informações aqui contidas, todas as demais circunstâncias vinculadas à licitação e à execução contratual, inclusive sanções, observarão o RILC - Regulamento Interno de Licitações e Contrato da Metrobus.



Documento assinado eletronicamente por **ELIANE ALVES KIHARA**,  
**Gerente**, em 19/04/2022, às 17:16, conforme art. 2º, § 2º, III, "b", da Lei  
17.039/2010 e art. 3ºB, I, do Decreto nº 8.808/2016.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site  
[http://sei.go.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1)  
[acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=1](http://sei.go.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1) informando o  
código verificador **000029370823** e o código CRC **2FD153F6**.

GERÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA FROTA  
RUA PATRIARCA 299, S/C - Bairro VILA REGINA - GOIANIA - GO -  
CEP 74453-610 - (62)3230-7525.



Referência: Processo nº 202200053000066



SEI 000029370823