



Prefeitura de Goiânia
Secretaria Municipal de Mobilidade
Superintendência de Mobilidade Urbana

TERMO DE REFERÊNCIA

PROCESSO N.º: 23.13.000005327-2

Interessado: Secretaria Municipal de Mobilidade

Assunto: Contratação direta para fornecimento e instalação de estação de recarga para veículos elétricos

1. DAS CONDIÇÕES GERAIS DA CONTRATAÇÃO (artigo 6º, inciso XXIII, alíneas “a” e “i” da Lei n.º 14.133/21)

1.1. Fornecimento de 01 (uma) estação de recarga para veículos elétricos com pedestal, a ser entregue devidamente instalada em local público a ser indicado pela Secretaria de Municipal de Mobilidade, conforme condições e exigências estabelecidas neste instrumento, nos termos das especificações a seguir:

Tensão de entrada: 380V (\pm 10%)
Frequência da rede: 50/60hz (\pm 10%)
Cabos de carregamento: 02 unidades com no superior a 04 metros
Conectores tipo 2
Potência máxima de saída até 24 kw por cabo, totalizando 48 kw
Grau de proteção IP65 ou superior
Comunicação wi-fi, 4G e ethernet
Visor em LCD ou LED de resolução superior a 1280x720 pixels
Instalação em pedestal, com estrutura de fixação em aço

1.2. O custo médio estimado total da contratação é de R\$ 49.500,00 (quarenta e nove mil e quinhentos reais), conforme média da pesquisa de preços em anexo (Orçamentos 1, 2 e 3 - Eventos 2380593, 2380675 e 2380716, respectivamente), cuja forma de pagamento se dará através de empenho.

1.3. No que concerne ao prazo de vigência, destaca-se se tratar de contratação para a aquisição de bem de fornecimento não contínuo, ou seja, de uma entrega de bem sem que haja uma demanda de caráter permanente,

sendo que uma vez finalizada a entrega, resolve-se a necessidade que deu azo ao contrato.

2. DA DESNECESSIDADE DA ELABORAÇÃO DE ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Verifica-se, *in casu*, a desnecessidade da elaboração de estudo técnico preliminar, *ex vi* dos artigos 72, inciso I, e 75, inciso II, da Lei n.º 14.133/21 c/c artigo 14, inciso I, da Instrução Normativa SEGES n.º 58/22, *in verbis*:

“Art. 72. O processo de contratação direta, que compreende os casos de inexigibilidade e de dispensa de licitação, deverá ser instruído com os seguintes documentos:

I - documento de formalização de demanda e, se for o caso, estudo técnico preliminar, análise de riscos, termo de referência, projeto básico ou projeto executivo;”

“Art. 14. A elaboração do ETP:

I - é facultada nas hipóteses dos incisos I, II, VII e VIII do art. 75 e do § 7º do art. 90 da Lei nº 14.133, de 2021;”

“Art. 75. É dispensável a licitação:

Omissis

II - para contratação que envolva valores inferiores a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), no caso de outros serviços e compras;”

3. DA FUNDAMENTAÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO E DA DESCRIÇÃO DOS BENEFÍCIOS E DA SOLUÇÃO E COMO UM TODO (artigos 6º, inciso XXIII, alíneas “b” e “c” e 40, parágrafo 1º, da Lei n.º 14.133/21)

É evidente o crescente aumento das vendas e da circulação de veículos elétricos em nosso país, inclusive no Município de Goiânia, sendo diversos os fatores que impulsionam a substituição dos motores a combustão interna por motores elétricos. Vejamos (informações disponíveis em <https://mobilidade.estadao.com.br/inovacao/7-vantagens-dos-carros-eletricos>, acesso em 15 de agosto de 2023):

a) O menor custo por quilômetro rodado. Em geral, a energia elétrica é mais barata que a gasolina, o diesel e o etanol. Numa cidade como São Paulo, por exemplo, o custo do quilômetro rodado de um veículo elétrico é de aproximadamente R\$ 0,11 (onze centavos), ou seja, o consumidor terá de desembolsar R\$ 22,00 (vinte e dois reais) para recarregar a bateria do carro e rodar 200 quilômetros. Já em um automóvel a combustão de porte similar, o preço do quilômetro rodado chega a R\$ 0,31 (trinta e um centavos), pelo que o custo para percorrer a mesma distância seria de R\$ 62,00 (sessenta e dois reais).

b) O menor custo de manutenção dos veículos elétricos, uma vez estes que são mecanicamente mais simples. Em um carro com propulsão totalmente elétrica não é necessário substituir, por exemplo, filtros de óleo e ar, velas de ignição e correia dentada. O desgaste das peças também é bem menor. A manutenção leva de 60 (sessenta) a 90 (noventa) minutos e se resume à limpeza e ao ajuste dos freios, balanceamento, rotação e alinhamento das rodas, revisão de faróis, suspensão e direção, lubrificação de fechaduras, dobradiças e tranca do porta-malas, revisão dos níveis de fluidos e controle das baterias de íons de lítio. Dessa forma, os gastos com manutenção são de 20% (vinte por cento) a 30% (trinta por cento) mais baixos que os de um carro convencional.

c) Maior eficiência energética. O veículo elétrico é altamente eficiente quando colocado em movimento, consumindo, aproximadamente, 90% (noventa por cento) da eficiência energética disponível, ao contrário dos modelos dotados de motor a combustão, que aproveitam apenas de 30% (trinta por cento) a 40% (quarenta por cento).

d) O desenvolvimento das baterias com maior densidade energética, aumentando a autonomia dos veículos elétricos.

e) Menor cobrança de impostos. Destaca-se a existência de incentivos oferecidos pelo governo aos fabricantes e aos proprietários de veículos eletrificados, tais como a possibilidade de tributação diferenciada através da isenção ou da redução do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto de Importação (II).

f) A liberação dos veículos eletrificados dos rodízios municipais.

g) A volatilidade do mercado de petróleo.

h) A possibilidade de geração de créditos de carbono para os usuários através das recargas.

i) A redução da poluição ambiental, uma vez que o setor automotivo é o principal emissor de carbono (CO²). Em comparação ao motor a combustão, o de propulsão elétrica reduz em, aproximadamente, 30% (trinta por cento) a geração de CO². Nesse sentido, a priorização da utilização de motores elétricos leva à sustentabilidade, porquanto significa a redução da emissão de gases poluentes e dos respectivos impactos ambientais negativos, como o aquecimento global.

j) Os veículos elétricos são mais silenciosos. Sem a queima de combustível e o sistema de escape, os motores elétricos trabalham em silêncio e, conseqüentemente, proporcionam maior sensação de conforto acústico e bem-estar a bordo, além da redução da poluição sonora.

Segundo pesquisa divulgada pela Consultora Alixpartners, estima-se que a participação dos veículos elétricos nas vendas chegará a 33% (trinta e três por cento) em todo o mundo até 2028 e a 54% (cinquenta e quatro por cento) até 2035. Referido estudo aponta, ainda:

a) Que só no ano de 2022 houve o emplacamento de quase 50.000 (cinquenta mil) veículos elétricos no Brasil;

b) Que existem mais de 100.000 (cem mil) carros elétricos e híbridos em circulação em nosso país;

c) Que no corrente ano já houve um crescimento de mais de 50% (cinquenta por cento) das vendas de veículos elétricos no Brasil;

d) Que o percentual da frota de veículos elétricos em várias cidades brasileiras, incluindo Goiânia, já é bastante significativo. Vejamos:

CIDADE	QUANTIDADE	PERCENTUAL
São Paulo	23.772	17,25%
Brasília	6.947	5,04%
Rio de Janeiro	6.381	4,63%
Belo Horizonte	5.393	3,91%
Curitiba	4.155	3,01%
Salvador	2.522	1,83%
Porto Alegre	2.457	1,78%
Goiânia	2.368	1,72%
Recife	1.987	1,44%
Campinas	1.918	1,39%

Ocorre que, contrapondo-se aos incontáveis benefícios que a utilização de veículos eletrificados proporciona à coletividade, bem como ao crescente aumento da comercialização e da circulação de veículos elétricos e híbridos em nosso município, verifica-se a escassez de infraestrutura destinada à recarga, o que desestimula ou até mesmo inviabiliza e a expansão desse meio de transporte sustentável.

Diante da emergência da eletrificação veicular como uma solução promissora e apta a proporcionar benefícios sociais nos aspectos de mobilidade, ambientais e econômicos, verifica-se que as ações governamentais são

essenciais para incentivar e acelerar a difusão desse tipo de veículo. Especificamente na esfera municipal, a principal forma de ação direta para apoiar a introdução e expansão da eletromobilidade é através da implantação de infraestrutura de recarga.

Nesse diapasão, faz-se imprescindível que o poder público desenvolva soluções e tecnologias que possibilitem a ampliação de rotas e forneça segurança e autonomia para os usuários desse tipo de veículo, especialmente através da instalação de estações públicas de recarga, o que indubitavelmente incentivará a expansão da mobilidade elétrica na nossa capital.

Conclui-se, pois, pela viabilidade técnica e econômica da contratação, porquanto a aquisição em baila, além de se mostrar uma solução de baixo vulto, inclusive se enquadrando nos termos do artigo 75, inciso II, da Lei n.º 14.133/21, é de interesse público. A aquisição atenderá a premente necessidade da implantação estratégica de infraestrutura de recarga de veículos elétricos e híbridos nas vias públicas municipais, visando solucionar o problema da escassez de estações de carregamento e, ainda, estimular o crescimento da eletromobilidade em nossa capital.

4. DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO (art. 6º, XXIII, alínea "d", da Lei nº 14.133/21)

4.1. Não será admitida a subcontratação do objeto contratual.

4.2. Não haverá exigência da garantia da contratação prevista nos artigos 96 e seguintes da Lei n.º 14.133/21.

4.3. Não haverá exigência de garantia contratual complementar à garantia legal, sendo que eventuais manutenções corretivas deverão ser realizadas pelo próprio contratado ou, se for o caso, por meio de assistência técnica autorizada, de acordo com as normas técnicas específicas.

4.4. Entende-se por manutenção corretiva aquela destinada a corrigir os defeitos apresentados pelos bens, compreendendo a substituição de peças, a realização de ajustes, reparos e correções necessárias.

4.5. Uma vez notificado, o contratado realizará a reparação ou substituição dos bens que apresentarem vício ou defeito no prazo de até 60 (sessenta) dias, contados da data da notificação.

5. DA EXECUÇÃO CONTRATUAL (artigos 6º, inciso XXIII, alínea "e" e 40, parágrafo 1º, inciso II, da Lei n.º 14.133/2021)

5.1. O prazo de entrega e instalação da estação de recarga é de 60 (sessenta) dias (confirmar), contados da liberação da ordem de serviço.

5.2. Caso não seja possível a entrega na data assinalada, a empresa deverá comunicar as razões respectivas com pelo menos 10 (dez) dias de antecedência para que qualquer pleito de prorrogação de prazo seja analisado, ressalvadas situações de caso fortuito e força maior.

5.3. A estação de recarga deverá ser entregue devidamente instalada no endereço a ser especificado por esta Secretaria de Mobilidade Urbana.

5.4. A estação de recarga poderá ser rejeitada, no todo ou em parte, se estiver em desacordo com as especificações constantes no termo de referência, devendo ser substituído no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação da contratada, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades.

5.5. A estação de recarga será considerada devidamente recebida pela contratante após a instalação, a verificação de funcionamento em conformidade com as especificações técnicas e a consequente aceitação mediante termo, o que

não excluirá a responsabilidade civil da contratada pela solidez e pela segurança do serviço, nem a responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução do contrato.

6. DO MODELO DE GESTÃO DO CONTRATO (art. 6º, inciso XXIII, alínea "f", da Lei n.º 14.133/21)

6.1. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas da Lei n.º 14.133/21, e cada parte responderá pelas consequências de sua inexecução total ou parcial (artigo 115, *caput*, da Lei n.º 14.133/2021).

6.2. Em caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente, anotadas tais circunstâncias mediante simples apostila (artigo 115, parágrafo 5º, Lei n.º 14.133/2021).

6.3. O contrato deverá ter sua execução acompanhada e fiscalizada pelos fiscais do contrato e deverá ser administrado e acompanhado pela Superintendência de Gestão Processual e Planejamento Administrativo, permitida a contratação de terceiros para assisti-los e subsidiá-los com informações pertinentes a essa atribuição (artigos 7º e 117, *caput*, Lei n.º 14.133/2021).

6.5. O fiscal do contrato anotar em registro próprio todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato, determinando o que for necessário para a regularização das faltas ou dos defeitos observados (artigo 117, parágrafo 1º, Lei n.º 14.133/21).

6.6. O fiscal do contrato informará à Superintendência de Gestão Processual e Planejamento Administrativo, em tempo hábil para a adoção das medidas convenientes, a situação que demandar decisão ou providência que ultrapasse sua competência (artigo 117, parágrafo 2º, Lei n.º 14.133/21).

6.7. O contratado será obrigado a reparar, corrigir, remover ou substituir, a suas expensas, no total ou em parte, o objeto do contrato em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes de sua execução ou de materiais nela empregados (artigo 119, Lei n.º 14.133/21).

6.8. O contratado será responsável pelos danos causados diretamente à Administração ou a terceiros em razão da execução do contrato, e não excluirá nem reduzirá essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pelo contratante (artigo 120, Lei n.º 14.133/21).

6.9. Somente o contratado será responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato (artigo 121, *caput*, Lei n.º 14.133/21).

6.10. A inadimplência do contratado em relação aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transferirá à Administração a responsabilidade pelo seu pagamento e não poderá onerar o objeto do contrato (artigo 121, parágrafo 1º, Lei n.º 14.133/21).

6.11. As comunicações entre contratante e a contratada devem ser realizadas por escrito, sempre que o ato exigir tal formalidade.

6.12. Antes do pagamento da nota fiscal ou da fatura, deverá ser consultada a situação de regularidade jurídica, fiscal, trabalhista e previdenciária da empresa contratada.

7. DA FORMA E DOS CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DO FORNECEDOR (artigo 6º, inciso XXIII, alínea "h", da Lei n.º 14.133/21)

7.1. O fornecedor será selecionado por meio da realização de procedimento de dispensa de licitação, com fundamento na hipótese do artigo 75, inciso II, da Lei n.º 14.133/21.

7.2. Antes de formalizar o contrato, a Administração deverá verificar a regularidade fiscal do fornecedor, consultar o Cadastro Nacional de Empresas Inidôneas e Suspensas (CEIS), o Cadastro Nacional de Empresas Punidas (CNEP), o Sistema de Cadastro de Fornecedores (SICAF) e/ou outros cadastros governamentais análogos, emitir as certidões negativas de inidoneidade, de impedimento e de débitos trabalhistas e juntá-las ao respectivo processo (artigo 91, parágrafo 4º, Lei n.º 14.133/21).

7.3. É dever do fornecedor encaminhar, quando solicitado pela Administração, documentação atualizada referente à comprovação dos requisitos de habilitação jurídica, fiscal, social e trabalhista.

7.4. O fornecedor será convocado para manifestação previamente a uma eventual negativa de contratação.

8. DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

8.1. As despesas decorrentes da presente contratação correrão à conta de recursos específicos consignados no orçamento geral do município, cabendo à Superintendência de Gestão Processual e Planejamento Administrativo da Secretaria de Municipal de Mobilidade a manifestação acerca da adequação orçamentária, providência esta solicitada por esta Superintendência de Mobilidade Urbana através do Memorando 65/2023 (Evento 2675541) antes do encaminhamento dos autos para o Despacho de Aprovação do Secretário de Municipal de Mobilidade.

LUCAS AMOM

Superintendente de Mobilidade Urbana

Goiânia, 06 de outubro de 2023.



Documento assinado eletronicamente por **Lucas Amom Marques Azeredo Oliveira, Superintendente de Mobilidade Urbana**, em 09/10/2023, às 14:41, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Torrubia de Oliveira, Secretário Municipal de Mobilidade**, em 23/10/2023, às 17:21, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://www.goiania.go.gov.br/sei> informando o código verificador **2675606** e o código CRC **2AEA1ECD**.

BR-153 esquina com Rua Recife -
- Bairro Setor Alto da Glória
CEP 74815-780 Goiânia-GO

