



FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO
Setor Bancário Sul, Quadra 2, Bloco F, Edifício FNDE. - Bairro Asa Sul, Brasília/DF, CEP 70070-929
Telefone: 0800-616161 -- <https://www.fnde.gov.br>



TERMO DE REFERÊNCIA

Processo nº 23034.028908/2022-18

1. CONDIÇÕES GERAIS DA CONTRATAÇÃO

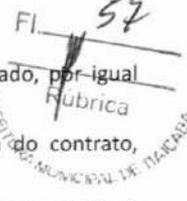
1.1. Registro de Preço Nacional para futura e eventual aquisição de Ônibus Rural Escolar, dos tipos ORE ZERO 4X4, ORE 1 4X4, ORE 1, ORE 2, ORE 3, e Ônibus Urbano Escolar, dos tipos ONUREA Piso Alto e ONUREA Piso Baixo, pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, para o transporte escolar diário de estudantes das redes públicas de ensino, no âmbito do Programa Caminho da Escola, nos termos da tabela abaixo, conforme condições e exigências estabelecidas neste instrumento.

Tabela 1: Item X Quantidades

ITEM	ESPECIFICAÇÃO	TIPO DE TRANSMISSÃO	CATMAT	UNIDADE	QUANT.
1	ORE 1	Mecânica	610414	Unidade	4.000
2	ORE 2	Mecânica	610415	Unidade	3.600
3	ORE 3	Mecânica	610416	Unidade	3.500
4	ORE 0 4X4	Mecânica	610418	Unidade	400
5	ORE 1 4X4	Mecânica	610417	Unidade	1.000
6	ONUREA PA	Mecânica	610447	Unidade	1.600
7	ONUREA PB	Mecânica	610446	Unidade	800
8	ORE 1	Automática	610414	Unidade	180
9	ORE 2	Automática	610415	Unidade	150
10	ORE 3	Automática	610416	Unidade	180
11	ORE 1 4X4	Automática	610417	Unidade	100
12	ONUREA PA	Automática	610447	Unidade	100
13	ONUREA PB	Automática	610446	Unidade	40
14	ORE 1	Automatizada	610414	Unidade	180
15	ORE 2	Automatizada	610415	Unidade	150
16	ORE 3	Automatizada	610416	Unidade	180
17	ONUREA PA	Automatizada	610447	Unidade	100
18	ONUREA PB	Automatizada	610446	Unidade	40
TOTAL GERAL					16.300

1.2. Os bens objeto desta contratação são caracterizados como comuns, conforme justificativa constante do Estudo Técnico Preliminar.

1.3. O objeto desta contratação não se enquadra como sendo de bem de luxo, conforme Decreto nº 10.818, de 27 de setembro de 2021.



- 1.4. O prazo de **vigência da ata de registro de preços do FNDE é de 12 (doze) meses**, e poderá ser prorrogado, por igual período, desde que comprovado o preço vantajoso, conforme estabelecido no art. 84 da Lei nº 14.133/2021.
- 1.5. O prazo de **vigência do contrato com os entes federados é de até 320 dias**, contados da assinatura do contrato, prorrogável na forma do art. 105 da Lei nº 14.133/2021.
- 1.6. A ata de registro de preço e o contrato oferecerão maior detalhamento das regras que serão aplicadas em relação à vigência do registro do FNDE e da contratação com os entes federados.

2. FUNDAMENTAÇÃO E DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

- 2.1. A fundamentação da contratação e de seus quantitativos encontra-se pormenorizada em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares, apêndice deste Termo de Referência.
- 2.2. O objeto desse registro de preço nacional está previsto no Plano de Compras Nacional para a Educação (PCNE) 2023.

3. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO CONSIDERADO O CICLO DE VIDA DO OBJETO E ESPECIFICAÇÃO DO PRODUTO

- 3.1. A descrição da solução como um todo encontra-se pormenorizada em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares, apêndice deste Termo de Referência.

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

- 4.1. Os requisitos da contratação encontram-se pormenorizadas em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares, apêndice deste Termo de Referência.

Sustentabilidade:

- 4.2. Os requisitos de sustentabilidade se encontram pormenorizados em tópico específico dos Estudos Técnicos Preliminares, apêndice deste Termo de Referência.

Do Controle de Qualidade

- 4.3. Após o pregoeiro dar o aceite na proposta melhor classificada, será iniciada a 1ª Etapa do Controle de Qualidade, que será composta por 2 (duas) fases determinadas, a saber:

I - Fase 1 - Análise Documental: o pregoeiro solicitará ao licitante, classificado provisoriamente em primeiro lugar, para que apresente em até 20 (vinte) dias os documentos técnicos do objeto, estabelecidos no Anexo do Controle de Qualidade, que serão analisados pela Comissão Técnica em até 20 dias;

II - Fase 2 - Inspeção do Protótipo: o pregoeiro solicitará ao licitante, classificado provisoriamente em primeiro lugar, para que após a aprovação da documentação na Fase 1 apresente em até 100 (cem) dias, 01 (um) protótipo do veículo para realização da inspeção, juntamente com o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito - CAT (Portaria Denatran nº 190/2009 e suas atualizações, contemplando o conjunto chassi e carroçaria do veículo) e a Licença para o Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM, compatível com o CAT.

- 4.3.1. Ressalta-se que na Fase 1 (análise documental) estão excluídos da análise o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito - CAT (Portaria Denatran nº 190/2009 e suas atualizações, contemplando o conjunto chassi e carroçaria do veículo) e a Licença para o Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM, compatível com o CAT, que serão apresentados na Fase 2 (inspeção do protótipo), conforme demonstrado acima.

- 4.3.2. Destacamos que durante as Fases 1 e 2, também, deverão ser entregues os relatórios ou laudos de ensaios dispostos no Anexo do Controle de Qualidade, observando o solicitado em cada fase.

- 4.3.3. O resultado da Fase 1 do controle de qualidade será divulgado pelo pregoeiro no Portal de Compras Públicas do Governo Federal (<https://www.gov.br/compras/pt-br>) que, em caso de aprovação, convocará o licitante para a Fase 2 do controle de qualidade.

- 4.3.4. A apresentação do CAT e do LCVM, na Fase 2, é condição indispensável para o início da inspeção do protótipo.

- 4.3.5. Durante a Fase 2 de controle de qualidade poderão ser solicitados documentos complementares, adicionais, relativos ao controle de qualidade.

- 4.3.5.1. A inspeção do protótipo, bem como os eventuais documentos complementares, relativos ao controle de qualidade solicitados na Fase 2, serão solicitados no Portal de Compras Públicas do Governo Federal, bem como, será divulgada a data, local e horário da realização da inspeção do protótipo, cuja presença será facultada a todos os interessados, incluindo os demais fornecedores participantes do certame.

- 4.4. No caso de não haver a apresentação ou caso ocorra atraso na disponibilização do protótipo e/ou na documentação, sem justificativa aceita, a proposta será recusada.

- 4.5. Os resultados das avaliações serão divulgados por meio de mensagem no sistema.

- 4.6. Se o(s) protótipo(s) apresentado(s) pelo primeiro classificado não for(em) aceito(s), será analisada a aceitabilidade da proposta ou lance ofertado pelo segundo classificado. Seguir-se-á com a verificação do(s) protótipo(s) e, assim, sucessivamente, até a verificação de uma que atenda às especificações constantes do Edital e seus anexos.

- 4.7. Os protótipos serão vistoriados na 1ª Etapa do Controle de Qualidade e a produção seriada na 2ª Etapa do Controle de Qualidade, em regra, nas plantas produtivas das unidades fabris, indicadas pelo licitante/fornecedor com a melhor proposta para o item, exceto em condições supervenientes que exijam tratamento diverso.

- 4.8. As etapas de controle de qualidade dos ônibus escolares deverão obedecer às determinações contidas no Anexo do Controle de Qualidade contidos no Encarte B e C deste termo.

- 4.9. É facultada prorrogação dos prazos estabelecidos no item 4.3, a partir de solicitação fundamentada no chat pelo interessado, antes de findo o prazo de cada fase e a partir da aprovação pelo FNDE.

Subcontratação

4.10. Não é admitida a subcontratação do objeto desse registro de preço e do contrato.

Garantia da contratação

4.11. Será exigida a garantia da contratação de que tratam os arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, no percentual e condições descritas nas cláusulas do contrato.

4.12. Em caso opção pelo seguro-garantia, a parte adjudicatária deverá apresentá-la, no máximo, até a data de assinatura do contrato, observando o prazo disposto no art. 96, II, §3º e art. 97, I da Lei n. 14.133/2021.

4.13. A garantia, nas modalidades caução e fiança bancária, deverá ser prestada em até 10 dias úteis após a assinatura do contrato.

4.14. O contrato oferece maior detalhamento das regras que serão aplicadas em relação à garantia da contratação.

5. MODELO DE EXECUÇÃO DO OBJETO

Condições de Entrega

5.1. Os veículos deverão ser entregues individualmente contendo os itens descritos no Edital e seus anexos sendo destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

Prazo de entrega:

5.2. O prazo para a produção e a entrega dos veículos previstos nesta contratação será de até 260 (duzentos e sessenta) dias corridos, a contar da data de assinatura do contrato e da ordem de serviço, prevalecendo a data do fato que ocorrer por último, obedecido o escalonamento do cronograma abaixo, no endereço do contratante previsto no instrumento contratual.

Tabela 2: Prazos de Entrega em dias corridos por Quantidades e Região

Região	Até 100 unidades	De 101 a 200 unidades	De 201 a 400 unidades	Mais de 400 unidades
Norte	180	200	230	260
Nordeste	150	170	200	230
Centro-Oeste	130	150	180	210
Sudeste	130	150	180	210
Sul	130	150	180	210

5.2.1. A extensão dos prazos de entrega previstos no cronograma do item anterior, aplica-se apenas quando o contrato se referir a adesão para aquisição de mais de 100 (cem) unidades e deve ser negociada em comum acordo entre as partes contratantes.

5.3. Os veículos deverão ser entregues no endereço informado pela CONTRATANTE dentro do prazo definido no item 5.2.

5.4. Em função da distância entre os locais de produção e os endereços dos contratantes, os veículos poderão ser entregues com a quilometragem máxima, por Unidade da Federação, conforme constante dos respectivos Encartes dos Cadernos de Informações Técnicas.

5.5. A quilometragem indicada nos respectivos Encartes dos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) poderá ter uma tolerância de até mais 20% na quilometragem para entrega desde que o percurso racional do "Trajeto da Entrega" assim o requeira.

5.6. O transporte e a entrega dos veículos são de responsabilidade da contratada e deverão ser entregues conforme quantitativos e endereços dos destinatários a serem fornecidos à contratada, pela contratante, por ocasião da celebração do instrumento contratual.

5.7. Os ônibus escolares serão recebidos provisoriamente, no prazo de 20 (vinte) dias pelo(a) responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato, para efeito de posterior verificação de sua conformidade com as especificações técnicas constante dos Cadernos de Informações Técnicas e na proposta. Encarte D – Termo de Recebimento Provisório.

5.8. Os bens poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações previstas, devendo ser substituídos e/ou reparados, à custa da contratada, no prazo de 20 (vinte) dias, a contar da notificação da contratada. Encarte F - Termo de Recusa do objeto.

5.9. Os bens serão recebidos definitivamente no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do recebimento provisório, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação mediante termo assinado pela contratante. Encarte E – Termo de Recebimento Definitivo.

5.10. 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.

5.11. O recebimento provisório ou definitivo do objeto não exclui a responsabilidade da contratada pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato.

Garantia, manutenção e assistência técnica

5.12. O contratado deverá oferecer garantia de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de entrega dos veículos.

5.13. O fabricante/encarroçador deverá disponibilizar, uma oficina ou concessionária em cada unidade da federação.

5.14. O contratado deverá ofertar ainda 02 (duas) manutenções preventivas obrigatórias, constante do Manual de Operações, nas oficinas das concessionárias do fabricante/encarroçador, cuja periodicidade será determinada pela quilometragem e/ou o tempo de uso do veículo.

5.15. No caso em que o município do contratante estiver localizado a mais de 200 km de distância da rede de concessionárias do fabricante/encarroçador, as manutenções preventivas obrigatórias deverão ser feitas pelo fabricante (concessionárias ou prepostos) no município do endereço do contratante.

6. MODELO DE GESTÃO DO CONTRATO

6.1. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas da Lei nº 14.133, de 2021, e cada parte responderá pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.

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.

6.3. As comunicações entre o órgão ou entidade e a contratada devem ser realizadas por escrito sempre que o ato exigir tal formalidade, admitindo-se o uso de mensagem eletrônica para esse fim.

6.4. O órgão ou entidade poderá convocar representante da empresa para adoção de providências que devam ser cumpridas de imediato.

6.5. Após a assinatura do contrato, o órgão ou entidade poderá convocar o representante da empresa contratada para reunião inicial para apresentação do plano de fiscalização, que conterá informações acerca das obrigações contratuais, dos mecanismos de fiscalização, das estratégias para execução do objeto, do plano complementar de execução da contratada, quando houver, do método de aferição dos resultados e das sanções aplicáveis, dentre outros.

Fiscalização

6.6. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada pelo(s) fiscal(is) do contrato, ou pelos respectivos substitutos (Lei nº 14.133, de 2021, art. 117, caput).

Fiscalização Técnica

6.7. O fiscal técnico do contrato acompanhará a execução do contrato, para que sejam cumpridas todas as condições estabelecidas no contrato, de modo a assegurar os melhores resultados para a Administração. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, VI);

6.7.1. O fiscal técnico do contrato anotará no histórico de gerenciamento do contrato todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato, com a descrição do que for necessário para a regularização das faltas ou dos defeitos observados. (Lei nº 14.133, de 2021, art. 117, §1º, e Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, II);

6.7.2. Identificada qualquer inexatidão ou irregularidade, o fiscal técnico do contrato emitirá notificações para a correção da execução do contrato, determinando prazo para a correção. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, III);

6.7.3. O fiscal técnico do contrato informará ao gestor do contrato, em tempo hábil, a situação que demandar decisão ou adoção de medidas que ultrapassem sua competência, para que adote as medidas necessárias e saneadoras, se for o caso. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, IV).

6.7.4. No caso de ocorrências que possam inviabilizar a execução do contrato nas datas aprazadas, o fiscal técnico do contrato comunicará o fato imediatamente ao gestor do contrato. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, V).

6.7.5. O fiscal técnico do contrato comunicará ao gestor do contrato, em tempo hábil, o término do contrato sob sua responsabilidade, com vistas à renovação tempestiva ou à prorrogação contratual (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 22, VII).

6.7.6. Os fiscais do Contrato serão responsáveis pelo acompanhamento, fiscalização e pelo atesto dos ônibus escolares contratados, podendo utilizar, entre outras ferramentas de controle e checagem, lista de verificação ou Relatório de Avaliação do Protótipo – RAP que venha a ser disponibilizada pelo FNDE como instrumento administrativo auxiliar do processo de controle de qualidade, no âmbito da assistência técnica a que se refere a Lei n.º 5.537/1968.

Fiscalização Administrativa

6.8. O fiscal administrativo do contrato verificará a manutenção das condições de habilitação da contratada, acompanhará o empenho, o pagamento, as garantias, as glosas e a formalização de apostilamento e termos aditivos, solicitando quaisquer documentos comprobatórios pertinentes, caso necessário (Art. 23, I e II, do Decreto nº 11.246, de 2022).

6.8.1. Caso ocorra descumprimento das obrigações contratuais, o fiscal administrativo do contrato atuará tempestivamente na solução do problema, reportando ao gestor do contrato para que tome as providências cabíveis, quando ultrapassar a sua competência; (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 23, IV).

Gestor do Contrato

6.9. O gestor do contrato coordenará a atualização do processo de acompanhamento e fiscalização do contrato contendo todos os registros formais da execução no histórico de gerenciamento do contrato, a exemplo da ordem de serviço, do registro de ocorrências, das alterações e das prorrogações contratuais, elaborando relatório com vistas à verificação da necessidade de adequações do contrato para fins de atendimento da finalidade da administração. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, IV).

6.9.1. O gestor do contrato será responsável pelo acompanhamento, fiscalização e pelo atesto dos ônibus escolares contratados, podendo utilizar, entre outras ferramentas de controle e checagem, lista de verificação ou Relatório de Avaliação do Protótipo – RAP que venha a ser disponibilizada pelo FNDE como instrumento administrativo auxiliar do processo de controle de qualidade, no âmbito da assistência técnica a que se refere a Lei n.º 5.537/1968.

6.10. O gestor do contrato acompanhará os registros realizados pelos fiscais do contrato, de todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato e as medidas adotadas, informando, se for o caso, à autoridade superior àquelas que ultrapassarem a sua competência. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, II).

- 6.11. O gestor do contrato acompanhará a manutenção das condições de habilitação da contratada, para fins de empenho de despesa e pagamento, e anotará os problemas que obstem o fluxo normal da liquidação e do pagamento da despesa no relatório de gastos eventuais. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, III).
- 6.12. O gestor do contrato emitirá documento comprobatório da avaliação realizada pelos fiscais técnico, administrativo e setorial quanto ao cumprimento de obrigações assumidas pelo contratado, com menção ao seu desempenho na execução contratual, baseado nos indicadores objetivamente definidos e aferidos, e a eventuais penalidades aplicadas, devendo constar do cadastro de atesto de cumprimento de obrigações. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, VIII).
- 6.13. O gestor do contrato tomará providências para a formalização de processo administrativo de responsabilização para fins de aplicação de sanções, a ser conduzido pela comissão de que trata o art. 158 da Lei nº 14.133, de 2021, ou pelo agente ou pelo setor com competência para tal, conforme o caso. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, X).
- 6.14. O gestor do contrato deverá elaborar relatório final com informações sobre a consecução dos objetivos que tenham justificado a contratação e eventuais condutas a serem adotadas para o aprimoramento das atividades da Administração. (Decreto nº 11.246, de 2022, art. 21, VI).
- 6.15. O gestor do contrato deverá enviar a documentação pertinente ao setor de contratos para a formalização dos procedimentos de liquidação e pagamento, no valor dimensionado pela fiscalização e gestão nos termos do contrato.

7. CRITÉRIOS DE MEDIÇÃO E DE PAGAMENTO

Recebimento

- 7.1. Os bens serão recebidos provisoriamente, de forma sumária, no ato da entrega, juntamente com a nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente, pelo(a) responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato, para efeito de posterior verificação de sua conformidade com as especificações constantes no Termo de Referência e na proposta.
- 7.1.1. A comprovação da entrega se dará por meio do Termo de Recebimento Provisório dos Ônibus Escolares, conforme modelo constante do Encarte D – Termo de Recebimento Provisório a ser assinado por representante da CONTRATANTE no momento da entrega.
- 7.2. Os bens poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, inclusive antes do recebimento provisório, quando em desacordo com as especificações constantes no Edital Termo de Referência e na proposta, devendo ser substituídos no prazo de 20 (vinte) dias, a contar da notificação da contratada, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades.
- 7.3. O recebimento definitivo ocorrerá no prazo de até 30 (trinta) dias, a contar do recebimento da nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente pela Administração, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação mediante termo detalhado.
- 7.4. O prazo para recebimento definitivo poderá ser excepcionalmente prorrogado, de forma justificada, por igual período, quando houver necessidade de diligências para a aferição do atendimento das exigências contratuais.
- 7.5. No caso de controvérsia sobre a execução do objeto, quanto à dimensão, qualidade e quantidade, deverá ser observado o teor do art. 143 da Lei nº 14.133, de 2021, comunicando-se à empresa para emissão de Nota Fiscal no que pertine à parcela incontroversa da execução do objeto, para efeito de liquidação e pagamento.
- 7.6. O prazo para a solução, pelo contratado, de inconsistências na execução do objeto ou de saneamento da nota fiscal ou de instrumento de cobrança equivalente, verificadas pela Administração durante a análise prévia à liquidação de despesa, não será computado para os fins do recebimento definitivo.
- 7.7. O recebimento provisório ou definitivo não excluirá a responsabilidade civil pela solidez e pela segurança dos bens nem a responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução do contrato.

Liquidação

- 7.8. Recebida a Nota Fiscal ou documento de cobrança equivalente, correrá o prazo de 10 (dez) dias úteis para fins de liquidação, na forma desta seção, prorrogáveis por igual período, nos termos do art. 7º, §3º da Instrução Normativa SEGES/ME nº 77/2022.
- 7.8.1. Para fins de liquidação, o setor competente deverá verificar se a nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente apresentado expressa os elementos necessários e essenciais do documento, tais como:
- 7.8.2. o prazo de validade;
- 7.8.3. a data da emissão;
- 7.8.4. os dados do contrato e do órgão contratante;
- 7.8.5. o período respectivo de execução do contrato;
- 7.8.6. o valor a pagar; e
- 7.8.7. eventual destaque do valor de retenções tributárias cabíveis.
- 7.8.8. Havendo erro na apresentação da nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente, ou circunstância que impeça a liquidação da despesa, esta ficará sobrestada até que o contratado providencie as medidas saneadoras, reiniciando-se o prazo após a comprovação da regularização da situação, sem ônus ao contratante;
- 7.9. A nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente deverá ser obrigatoriamente acompanhado da comprovação da regularidade fiscal, constatada por meio de consulta on-line ao SICAF ou, na impossibilidade de acesso ao referido Sistema, mediante consulta aos sítios eletrônicos oficiais ou à documentação mencionada no art. 68 da Lei nº 14.133, de 2021.
- 7.10. A Administração deverá realizar consulta ao SICAF para: a) verificar a manutenção das condições de habilitação exigidas no edital; b) identificar possível razão que impeça a participação em licitação, no âmbito do órgão ou entidade, proibição de contratar com o Poder Público, bem como ocorrências impeditivas indiretas (INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 3, DE 26 DE ABRIL DE 2018).

- 7.11. Constatando-se, junto ao SICAF, a situação de irregularidade do contratado, será providenciada sua notificação, por escrito, para que, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, regularize sua situação ou, no mesmo prazo, apresente sua defesa. O prazo poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, a critério do contratante.
- 7.12. Não havendo regularização ou sendo a defesa considerada improcedente, o contratante deverá comunicar aos órgãos responsáveis pela fiscalização da regularidade fiscal quanto à inadimplência do contratado, bem como quanto à existência de pagamento a ser efetuado, para que sejam acionados os meios pertinentes e necessários para garantir o recebimento de seus créditos.
- 7.13. Persistindo a irregularidade, o contratante deverá adotar as medidas necessárias à rescisão contratual nos autos do processo administrativo correspondente, assegurada ao contratado a ampla defesa.
- 7.14. Havendo a efetiva execução do objeto, os pagamentos serão realizados normalmente, até que se decida pela rescisão do contrato, caso o contratado não regularize sua situação junto ao SICAF.

Prazo de pagamento

- 7.15. O pagamento será efetuado no prazo de até 10 (dez) dias úteis contados da finalização da liquidação da despesa, conforme seção anterior, nos termos da Instrução Normativa SEGES/ME nº 77, de 2022.
- 7.16. No caso de atraso pelo Contratante, os valores devidos ao contratado serão atualizados monetariamente entre o termo final do prazo de pagamento até a data de sua efetiva realização, mediante aplicação do índice IPP de correção monetária.

Forma de pagamento

- 7.17. O pagamento será realizado por meio de ordem bancária, para crédito em banco, agência e conta corrente indicados pelo contratado.
- 7.18. Será considerada data do pagamento o dia em que constar como emitida a ordem bancária para pagamento.
- 7.19. Quando do pagamento, será efetuada a retenção tributária prevista na legislação aplicável.
- 7.19.1. Independentemente do percentual de tributo inserido na planilha, quando houver, serão retidos na fonte, quando da realização do pagamento, os percentuais estabelecidos na legislação vigente.
- 7.20. O contratado regularmente optante pelo Simples Nacional, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 2006, não sofrerá a retenção tributária quanto aos impostos e contribuições abrangidos por aquele regime. No entanto, o pagamento ficará condicionado à apresentação de comprovação, por meio de documento oficial, de que faz jus ao tratamento tributário favorecido previsto na referida Lei Complementar.

8. FORMA E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DO FORNECEDOR E FORMA DE FORNECIMENTO

Forma de seleção e critério de julgamento da proposta

- 8.1. O fornecedor será selecionado por meio da realização de procedimento de LICITAÇÃO, na modalidade PREGÃO, sob a forma ELETRÔNICA, com adoção do critério de julgamento pelo **MENOR PREÇO**.

Forma de fornecimento

- 8.2. O fornecimento do objeto será de acordo com o quantitativo solicitado e os lotes dispostos no cronograma de entrega a ser negociado entre o fornecedor registrado e o ente federado, podendo a entrega ser integral ou parcelado.

Exigências de habilitação

- 8.3. Para fins de habilitação, deverá o licitante comprovar os seguintes requisitos:

Habilitação jurídica

- 8.4. Pessoa física: cédula de identidade (RG) ou documento equivalente que, por força de lei, tenha validade para fins de identificação em todo o território nacional;
- 8.5. Empresário individual: inscrição no Registro Público de Empresas Mercantis, a cargo da Junta Comercial da respectiva sede;
- 8.6. Microempreendedor Individual - MEI: Certificado da Condição de Microempreendedor Individual - CCMEI, cuja aceitação ficará condicionada à verificação da autenticidade no sítio <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/empreendedor>;
- 8.7. Sociedade empresária, sociedade limitada unipessoal - SLU ou sociedade identificada como empresa individual de responsabilidade limitada - EIRELI: inscrição do ato constitutivo, estatuto ou contrato social no Registro Público de Empresas Mercantis, a cargo da Junta Comercial da respectiva sede, acompanhada de documento comprobatório de seus administradores;
- 8.8. Sociedade empresária estrangeira: portaria de autorização de funcionamento no Brasil, publicada no Diário Oficial da União e arquivada na Junta Comercial da unidade federativa onde se localizar a filial, agência, sucursal ou estabelecimento, a qual será considerada como sua sede, conforme Instrução Normativa DREI/ME nº 77, de 18 de março de 2020.
- 8.9. Sociedade simples: inscrição do ato constitutivo no Registro Civil de Pessoas Jurídicas do local de sua sede, acompanhada de documento comprobatório de seus administradores;
- 8.10. Filial, sucursal ou agência de sociedade simples ou empresária: inscrição do ato constitutivo da filial, sucursal ou agência da sociedade simples ou empresária, respectivamente, no Registro Civil das Pessoas Jurídicas ou no Registro Público de Empresas Mercantis onde opera, com averbação no Registro onde tem sede a matriz
- 8.11. Sociedade cooperativa: ata de fundação e estatuto social, com a ata da assembleia que o aprovou, devidamente arquivado na Junta Comercial ou inscrito no Registro Civil das Pessoas Jurídicas da respectiva sede, além do registro de que trata o art. 107 da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro 1971.
- 8.12. Os documentos apresentados deverão estar acompanhados de todas as alterações ou da consolidação respectiva.

Habilitação fiscal, social e trabalhista

- 8.13. Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas ou no Cadastro de Pessoas Físicas, conforme o caso;
- 8.14. Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Nacional, mediante apresentação de certidão expedida conjuntamente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), referente a todos os créditos tributários federais e à Dívida Ativa da União (DAU) por elas administrados, inclusive aqueles relativos à Seguridade Social, nos termos da Portaria Conjunta nº 1.751, de 02 de outubro de 2014, do Secretário da Receita Federal do Brasil e da Procuradora-Geral da Fazenda Nacional.
- 8.15. Prova de regularidade com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);
- 8.16. Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de certidão negativa ou positiva com efeito de negativa, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;
- 8.17. Prova de inscrição no cadastro de contribuintes Estadual relativo ao domicílio ou sede do fornecedor, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;
- 8.18. Prova de regularidade com a Fazenda Estadual do domicílio ou sede do fornecedor, relativa à atividade em cujo exercício contrata ou concorre;
- 8.19. Caso o fornecedor seja considerado isento dos tributos Estadual relacionados ao objeto contratual, deverá comprovar tal condição mediante a apresentação de declaração da Fazenda respectiva do seu domicílio ou sede, ou outra equivalente, na forma da lei.
- 8.20. O fornecedor enquadrado como microempreendedor individual que pretenda auferir os benefícios do tratamento diferenciado previstos na Lei Complementar n. 123, de 2006, estará dispensado da prova de inscrição nos cadastros de contribuintes estadual e municipal.

Qualificação Econômico-Financeira

- 8.21. Certidão negativa de insolvência civil expedida pelo distribuidor do domicílio ou sede do licitante, caso se trate de pessoa física, desde que admitida a sua participação na licitação (art. 5º, inciso II, alínea "c", da Instrução Normativa Seges/ME nº 116, de 2021), ou de sociedade simples;
- 8.22. Certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede do fornecedor - Lei nº 14.133, de 2021, art. 69, caput, inciso II);
- 8.23. Balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais, comprovando;
- 8.23.1. Índices de Liquidez Geral (LG), Liquidez Corrente (LC), e Solvência Geral (SG) superiores a 1 (um);
- 8.23.2. As empresas criadas no exercício financeiro da licitação deverão atender a todas as exigências da habilitação e poderão substituir os demonstrativos contábeis pelo balanço de abertura.
- 8.23.3. Os documentos referidos acima limitar-se-ão ao último exercício no caso de a pessoa jurídica ter sido constituída há menos de 2 (dois) anos;
- 8.23.4. Os documentos referidos acima deverão ser exigidos com base no limite definido pela Receita Federal do Brasil para transmissão da Escrituração Contábil Digital - ECD ao Sped.
- 8.24. Caso a empresa licitante apresente resultado inferior ou igual a 1 (um) em qualquer dos índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), será exigido para fins de habilitação **patrimônio líquido mínimo de 5% (cinco por cento) valor total estimado do item pertinente**.
- 8.25. As empresas criadas no exercício financeiro da licitação deverão atender a todas as exigências da habilitação e poderão substituir os demonstrativos contábeis pelo balanço de abertura. (Lei nº 14.133, de 2021, art. 65, §1º).
- 8.26. O atendimento dos índices econômicos previstos neste item deverá ser atestado mediante declaração assinada por profissional habilitado da área contábil, apresentada pelo fornecedor.

Qualificação Técnica

- 8.27. Comprovação de aptidão para o fornecimento de bens similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior com o objeto desta contratação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de certidões ou atestados, por pessoas jurídicas de direito público ou privado, ou regularmente emitido(s) pelo conselho profissional competente, quando for o caso.
- 8.27.1. Para fins da comprovação de que trata este subitem, os atestados deverão dizer respeito a contratos executados com as seguintes características mínimas:
- 8.27.2. Atestado(s)/declaração(ões) de capacidade técnica dos licitantes, fornecido(s) por empresas distintas, públicas ou privadas, em papel timbrado da pessoa jurídica, em quantidade igual ou superior a **10% (dez por cento)** do quantitativo estabelecido;
- 8.27.3. Caso o(s) atestado(s)/declaração(ões) seja(m) insuficiente(s) para atender, concomitantemente, a todos os itens para os quais foi convocado, o licitante restará classificado apenas naqueles em que o(s) atestado(s)/declaração(ões) seja(m) suficiente(s), observado o seguinte critério:
- 8.27.3.1. Melhor classificação;
- 8.27.3.2. Maior desconto;
- 8.27.3.3. Maior valor estimado.
- 8.27.4. O licitante deverá atestar, por meio da declaração, o cumprimento das cotas de contratação de pessoas com deficiências caso se encaixe nos quantitativos dispostos no art. 93 da Lei nº 8.213/1991.
- 8.27.5. Outros documentos eventualmente necessários à qualificação técnica estão indicados ao longo do Edital e seus anexos.

- 8.27.6. Será admitida, para fins de comprovação de quantitativo mínimo, a apresentação e o somatório de diferentes atestados executados de forma concomitante.
- 8.27.7. Os atestados de capacidade técnica poderão ser apresentados em nome da matriz ou da filial do fornecedor.
- 8.27.8. O fornecedor disponibilizará todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados, apresentando, quando solicitado pela Administração, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foi executado o objeto contratado, dentre outros documentos.
- 8.28. Caso admitida a participação de cooperativas, será exigida a seguinte documentação complementar:
- 8.28.1. A relação dos cooperados que atendem aos requisitos técnicos exigidos para a contratação e que executarão o contrato, com as respectivas atas de inscrição e a comprovação de que estão domiciliados na localidade da sede da cooperativa, respeitado o disposto nos arts. 4º, inciso XI, 21, inciso I e 42, §§2º a 6º da Lei n. 5.764, de 1971;
- 8.28.2. A declaração de regularidade de situação do contribuinte individual – DRSCI, para cada um dos cooperados indicados;
- 8.28.3. A comprovação do capital social proporcional ao número de cooperados necessários à execução contratual;
- 8.28.4. O registro previsto na Lei n. 5.764, de 1971, art. 107;
- 8.28.5. A comprovação de integração das respectivas quotas-partes por parte dos cooperados que executarão o contrato; e
- 8.28.6. Os seguintes documentos para a comprovação da regularidade jurídica da cooperativa: a) ata de fundação; b) estatuto social com a ata da assembleia que o aprovou; c) regimento dos fundos instituídos pelos cooperados, com a ata da assembleia; d) editais de convocação das três últimas assembleias gerais extraordinárias; e) três registros de presença dos cooperados que executarão o contrato em assembleias gerais ou nas reuniões seccionais; e f) ata da sessão que os cooperados autorizaram a cooperativa a contratar o objeto da licitação;
- 8.28.7. A última auditoria contábil-financeira da cooperativa, conforme dispõe o art. 112 da Lei n. 5.764, de 1971, ou uma declaração, sob as penas da lei, de que tal auditoria não foi exigida pelo órgão fiscalizador.
- 8.29. Comprovação de, no mínimo, um ambiente de assistência técnica em cada unidade da federação que tenha o nível estadual como o parâmetro de acesso para eventuais correções e adequações, controles e outros elementos afetos à manutenção dos ônibus escolares (portanto, em 26 diferentes estados e no Distrito Federal), sem prejuízo das determinações quanto à manutenção preventiva dos veículos que se encontrem a mais de 200km de distância desses ambientes de assistência técnica.

9. ESTIMATIVAS DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

- 9.1. O custo estimado da contratação possui caráter sigiloso e será tornado público apenas e imediatamente após o julgamento das propostas.
- 9.2. A estimativa de custo levou em consideração o risco envolvido no registro de preço nacional e sua alocação entre o órgão gerenciador da ata, o contratante e o contratado, conforme especificado na matriz de risco SEI 3674122.
- 9.3. Em caso de licitação para Registro de Preços, os preços registrados poderão ser alterados ou atualizados em decorrência de eventual redução dos preços praticados no mercado ou de fato que eleve o custo dos bens, das obras ou dos serviços registrados, nas seguintes situações (art. 25 do Decreto nº 11.462/2023):
- 9.3.1. em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe ou em decorrência de fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, que inviabilizem a execução da ata tal como pactuada, nos termos do disposto na alínea "d" do inciso II do caput do art. 124 da Lei nº 14.133, de 2021;
- 9.3.2. em caso de criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais ou superveniência de disposições legais, com comprovada repercussão sobre os preços registrados;
- 9.3.3. serão reajustados os preços registrados, respeitada a contagem da anualidade e o índice previsto para a contratação; ou
- 9.3.4. poderão ser repactuados, a pedido do interessado, conforme critérios definidos para a contratação.

10. ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

- 10.1. Por tratar-se de Registro de Preços, os custos ocorrerão à conta dos Órgãos integrantes da Ata de Registro de Preços ou que tenham concedido autorização para adesão à Ata por parte do Órgão Gerenciador, sendo obrigatória a indicação da dotação orçamentária antes da celebração do contrato pelo CONTRATANTE.

Versão do Termo de Referência
 Câmara Nacional de Modelos de Licitações e Contratos da Consultoria-Geral da União
 Atualização: maio/2023
 Termo de Referência Aquisições – Licitação - Modelo para Pregão Eletrônico
 Aprovado pela Secretaria de Gestão.
 Identidade visual pela Secretaria de Gestão (versão dezembro/2022)

ENCARTE A

MODELO DE PROPOSTA DE PREÇOS

ITEM	TIPO E DESCRIÇÃO ORE	QUANT. ESTIMADA do ORE	UNIDADE DE MEDIDA	VALOR UNITÁRIO (R\$)	VALOR TOTAL (R\$)
X			Unidade		

X			Unidade		Rubrica
X			Unidade		
X			Unidade		
X			Unidade		
X			Unidade		
X			Unidade		

ITEM	TIPO E DESCRIÇÃO ONUREA	QUANT. ESTIMADA do ONUREA	UNIDADE DE MEDIDA	VALOR UNITÁRIO (R\$)	VALOR TOTAL (R\$)
X			Unidade		
X			Unidade		

O prazo de validade da proposta não será inferior a 200 (duzentos) dias, a contar da data de sua apresentação.

Declaramos que estamos de pleno acordo com todas as condições estabelecidas no edital e seus Anexos, bem como aceitamos todas as obrigações e responsabilidades especificadas no Edital.

Declaramos que nos valores acima deverão estar compreendidos, além do lucro, encargos sociais, taxas, seguros, manuseio, entrega, e quaisquer despesas de responsabilidade do proponente que, direta ou indiretamente, decorram da execução do objeto licitado, na forma e condições previstas neste Termo.

Nome da Empresa: _____

Razão Social/CNPJ: _____

Endereço(s): _____

CEP: _____ Cidade: _____ UF: _____

Telefone(s): _____

E-mail(s): _____

Banco: _____ Agência: _____ C/C: _____

Dados do Representante Legal da Empresa para assinatura da Ata de Registro de Preços:

Nome: _____

Cargo na empresa: _____

Endereço: _____

CEP: _____ Cidade: _____ UF: _____

CPF/MF: _____ Cargo/Função: _____

Cart. Ident nº: _____ Expedido por: _____

Naturalidade: _____ Nacionalidade: _____

Local e data.

Identificação e assinatura.



ENCARTES B E C

**CADERNOS DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS E ANEXO DO CONTROLE DE QUALIDADE
(VIDE ARQUIVO ANEXO)**

- Caderno de Informações Técnicas – Ônibus Rural Escolar – ORE 1 (SEI 3745374);
- Caderno de Informações Técnicas – Ônibus Rural Escolar – ORE 1 (4x4) (SEI 3745377);
- Caderno de Informações Técnicas – Ônibus Rural Escolar – ORE 2 (SEI 3745374);
- Caderno de Informações Técnicas – Ônibus Rural Escolar – ORE 3 (SEI 3745374);
- Caderno de Informações Técnicas - Ônibus Rural Escolar – ORE ZERO (4x4) (SEI 3745378);
- Caderno de Informações Técnicas - Ônibus Urbano Escolar Piso Alto – ONUREA PISO ALTO (SEI 3745379);
- Caderno de Informações Técnicas - Ônibus Urbano Escolar Piso Baixo – ONUREA PISO BAIXO (SEI 3745380);
- Anexo do Controle de Qualidade (SEI 3747486).

ENCARTE D

TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO

Pregão Eletrônico n.º ____ / 20 ____	
Item/Objeto da aquisição:	
Contratada - CNPJ/MF:	
Contrato n.º:	
Valor do Contrato: R\$	
Data de assinatura do Contrato/de emissão da ordem de fornecimento:	Prazo de execução (em dia):
Data de início do prazo de execução:	Data final para entrega:
Data de entrega: ____ / ____ / 20 ____	

Nos termos do Contrato resultante do Pregão Eletrônico em epígrafe, **atesto o recebimento provisório do objeto** nos termos indicados abaixo.

CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO

A obrigação foi cumprida:	
<input type="checkbox"/> no prazo	<input type="checkbox"/> fora do prazo

FI. **66**
 Rubrica
 PREFEITURA MUNICIPAL DE MARACÁ

	Dias de atraso: _____
<input type="checkbox"/> integralmente.	<input type="checkbox"/> parcialmente, tendo em vista o seguinte: _____ _____ _____
Os bens estão em perfeitas condições físicas, sem aparente dano ou avaria.	

Outras observações:

O objeto ora recebido provisoriamente não conclui o cumprimento da obrigação, ficando sujeito a posterior verificação de sua qualidade e quantidade, que ocorrerá até o dia ____/____/____.

_____ Servidor responsável pelo recebimento	(Cidade/Estado), ____ de _____ de 20__
--	--

ENCARTE E

TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO

Pregão Eletrônico n.º ____ / 20 ____	
Item/Objeto da aquisição: Ônibus Rural Escolar - ORE 1 Ônibus Rural Escolar - ORE 1 (4x4) Ônibus Rural Escolar - ORE 2 Ônibus Rural Escolar - ORE 3 Ônibus Rural Escolar - ORE ZERO (4X4) Ônibus Urbano Escolar Piso Alto – ONUREA PA Ônibus Urbano Escolar Piso Baixo – ONUREA PB	
Contratada - CNPJ/MF:	
Contrato n.º:	
Valor do Contrato: R\$	
Nota fiscal/Fatura n.º:	Valor da Nota Fiscal/Fatura:
Data do recebimento provisório:	

Nos termos do contrato resultante do Pregão Eletrônico em epígrafe, **atesto o recebimento definitivo** do objeto e declaro a conformidade dos bens recebidos com as especificações técnicas constantes do Estudo Técnico Preliminar, com eficácia liberatória de todas as obrigações da Contratada, exceto as garantias legais a que está submetida, bem como o disposto no Edital e as demais disposições contratuais. Assim, atesto a Nota Fiscal/Fatura referida acima para que sejam realizados os procedimentos de pagamento da despesa.

_____/_____/_____ Servidor responsável pelo recebimento/ matrícula do responsável	(Cidade/Estado), ____ / ____ / 20____
--	---------------------------------------

67
PREFEITURA MUNICIPAL DE RECIFE

ENCARTE F

TERMO DE RECUSA DO OBJETO

Nos termos do contrato resultante do Preção Eletrônico em epígrafe, **declaro a inconformidade** dos bens recebidos com as especificações técnicas constantes do Edital e seus anexos, nos seguintes termos:

Item/Itens rejeitado(s):	Inconformidades observadas:

ATENÇÃO: anexar a este Termo as listas de verificação da qualidade devidamente preenchidas e/ou outros documentos/relatórios que comprovem as inconformidades observadas nos itens rejeitados.

Assim, conforme o contrato, fica a Contratada obrigada a **sanar as irregularidades observadas até o dia ____ / ____ / 20____**, devendo substituir o(s) item (itens) rejeitado(s) e apresentar o material para nova verificação. Além disso, está sobrestado o pagamento dos bens discriminados até que o objeto seja recebido definitivamente, e a Contratada está sujeita à aplicação das penalidades previstas. Os custos da substituição do(s) item(itens) rejeitado(s) correrão exclusivamente às expensas da Contratada.

_____/_____/_____ Servidor responsável pelo recebimento/ matrícula do responsável	(Cidade/Estado), ____ de ____ de 20____
--	---



Documento assinado eletronicamente por **TAYANA FERREIRA MACHADO, Coordenador(a) de Apoio ao Caminho da Escola**, em 25/09/2023, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



Documento assinado eletronicamente por **NEUZA HELENA PORTUGAL DOS SANTOS, Coordenador(a)-Geral da Política do Transporte Escolar, Substituto(a)**, em 25/09/2023, às 17:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



Documento assinado eletronicamente por **KARINE SILVA DOS SANTOS, Diretor(a) de Ações Educacionais, Substituto(a)**, em 25/09/2023, às 17:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.fn.de.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3751813** e o código CRC **39CC6F1F**.



APÊNDICE DO ANEXO I

ESTUDOS TÉCNICOS PRELIMINARES

IN/ME Nº 58, DE 8 DE AGOSTO DE 2022

Pregão Eletrônico de Registro de Preços Nacional (RPN) para futura e eventual aquisição de Ônibus Rural Escolar, dos tipos ORE ZERO 4X4, ORE 1 4X4, ORE 1, ORE 2, ORE 3, ONUREA PA e ONUREA PB pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, para o transporte escolar diário de estudantes das redes públicas de ensino, no âmbito do Programa Caminho da Escola, realizado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), em Brasília/DF.

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

A partir dos anos 90, o governo federal, por meio do Ministério da Educação, implementou três programas de transporte escolar: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que esteve em vigor de 1994 a 2006; o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), em funcionamento desde 2004; e o Programa Caminho da Escola, que está em vigor desde 2007. Na atualidade, os investimentos no transporte escolar para estudantes das zonas rurais derivam de dois programas executados pelo Ministério da Educação (MEC): o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar e o Caminho da Escola, ambos direcionados a atender os estudantes que residem no campo, extensível aos estudantes das áreas urbanas[1].

Do Programa Caminho da Escola

O Programa Caminho da Escola tem como propósito, prioritariamente, garantir o acesso diário e a permanência de estudantes na escola, por meio do aprimoramento e aumento do quantitativo de veículos padronizados utilizados diariamente no transporte escolar de estudantes da educação básica, tanto em áreas rurais como urbanas, pertencentes aos sistemas de ensino dos Estados, Distrito Federal e Municípios. Esse propósito é alcançado através de assistência técnica e apoio financeiro aos entes federados, permitindo-lhes adquirir ônibus, ou embarcações, ou bicicletas escolares, seja com recursos próprios ou provenientes do Governo Federal. Além de expandir e modernizar a frota já existente, o programa tem como objetivo padronizar os meios de transporte mencionados, bem como reduzir os custos associados a sua compra e manutenção.

Desse modo, o Programa Caminho da Escola, regulamentado pelo Decreto nº 6.768 em 2009, têm cinco objetivos principais: assegurar o acesso e permanência dos estudantes do campo na educação básica, reduzir a evasão escolar de acordo com as metas do Plano Nacional de Educação (PNE), renovar a frota de veículos escolares nas áreas rurais e urbanas das redes municipais, estaduais e do Distrito Federal de educação básica, garantir a qualidade e segurança do transporte escolar por meio de padronização e inspeção dos veículos, e diminuir o custo de aquisição dos veículos para o transporte escolar.

O Programa aborda as desigualdades sociais garantindo que o transporte nunca seja uma barreira para o acesso à educação. Fornece veículos otimizados que navegam em terrenos desafiadores, dando aos alunos de áreas remotas a chance de frequentar a escola. Ao facilitar o transporte, o programa tem contribuído para reduzir as disparidades educacionais entre as áreas urbanas e rurais, promovendo a equidade social.

O Programa tem foco na aquisição de transportes escolares, permitindo que os recursos sejam direcionados de forma mais eficiente para iniciativas educacionais ao invés de serem gastos em opções inadequadas de transporte. A relação custo-benefício do programa acaba por aumentar a eficiência econômica da educação no Brasil.

Atualmente, as versões de ônibus a serem registradas trazem em si alguns elementos de avanço tecnológico consideráveis, especialmente no tocante à adequação ao processo normativo EURO VI, bem como a inclusão de sistema de climatização para todos os modelos de ônibus escolares a serem registrados pelo FNDE.

Da atualização tecnológica: Proconve 8 e Euro VI

A implementação da norma Euro VI no Brasil representa um marco significativo para os transportes de ônibus do país. Grande parte da Euro VI foi absorvida pela Proconve 8, que é uma norma de emissões de poluentes estabelecida nacionalmente, correspondente à utilizada em países europeus, que define os limites máximos de poluentes emitidos por veículos pesados movidos à diesel[2].

Os avanços tecnológicos introduzidos pela Proconve 8/Euro VI têm impactos positivos na redução da poluição atmosférica, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar nas áreas urbanas. Essa norma exige a utilização de motores mais limpos e eficientes, bem como a incorporação de sistemas de tratamento de gases de escape mais sofisticados.

Uma das principais mudanças trazidas pela Proconve 8/Euro VI é a utilização dos sistemas SCR (Selective Catalytic Reduction) e EGR (Exhaust Gas Recirculation), que permitem a redução das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx), um dos principais poluentes resultantes da combustão do diesel. Essa redução é alcançada através da injeção de um agente redutor, normalmente ureia, que converte o NOx em nitrogênio e água. Além disso, a Proconve 8/Euro VI também estabelece limites mais rígidos para as emissões de partículas sólidas, impondo a utilização de filtros de partículas diesel (DPF) como dispositivo obrigatório nos veículos. Esse filtro é capaz de reter até 99% das partículas emitidas, garantindo uma redução significativa da poluição atmosférica[3].

O transporte por meio de ônibus é um dos principais responsáveis pela emissão de poluentes nas grandes cidades. Com a adoção da norma Proconve 8/Euro VI, espera-se uma redução significativa dessas emissões, proporcionando benefícios ambientais e para a saúde da população.

No entanto, a implementação da Proconve 8/Euro VI no Brasil também traz desafios e impactos para o setor de transportes. Um dos principais desafios é a adaptação da frota de ônibus existente à nova regulamentação. Isso implica em investimentos por parte das empresas de transporte, que precisam adquirir ônibus equipados com os sistemas de controle de emissões exigidos pela norma[4]. Além disso, a Proconve 8/Euro VI também poderá ter um impacto no preço dos veículos, devido aos custos adicionais de desenvolvimento e produção dos motores e sistemas de tratamento de gases de escape. Esses custos podem ser repassados para o consumidor final, gerando um aumento no valor das passagens de ônibus e na própria aquisição do veículo aprimorado.

Apesar dos desafios e impactos econômicos, a implementação da norma Euro VI no Brasil representa uma oportunidade única para melhorar significativamente a qualidade do ar e reduzir os danos causados pelo transporte com ônibus à saúde humana e ao meio ambiente. É um passo importante para a sustentabilidade dos transportes e para garantir uma melhor qualidade de vida para a população.

Análise e identificação da necessidade dos serviços

As iniciativas do Ministério da Educação (MEC) realizadas através dos recursos repassados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), tanto para a compra quanto para a manutenção de veículos escolares, revelam-se insuficientes para atender às necessidades da maioria dos municípios com carências educacionais no país. Por isso, torna-se imprescindível adotar medidas que permitam alcançar um equilíbrio mais eficaz entre a demanda por transporte escolar e os recursos necessários para viabilizá-lo de forma adequada, sendo isso uma premissa básica do Orçamento Público: a necessidade sempre ultrapassa a possibilidade de arrecadação e na consubstanciação da função distributiva a que se atrelam os tributos[5].

Em 2022, foram registrados 38,3 milhões de estudantes na rede pública de Educação Básica, distribuídos em 5.567 municípios, em uma área territorial de 8.510.295.914 km², caracterizada pela grande heterogeneidade geográfica, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Do total de estudantes, 9,1 milhões de alunos utilizam transporte escolar, significando 23% do total de matrículas da rede pública de Educação Básica. Dentre esses estudantes da rede pública, aproximadamente 4,6 milhões residem em área rural^[6] e 4,5 milhões em área urbana sendo, portanto, dependentes do transporte escolar diário, ofertado gratuitamente pelo poder público, para ter acesso à educação. Do total rural, 2,1 milhões (47%) estão no Nordeste.

Além dos pontos citados acima, o Programa Caminho da Escola também ajuda a reduzir as disparidades educacionais ao garantir que estudantes de áreas remotas ou carentes tenham condições de acesso equivalentes aos de áreas urbanas, ou economicamente mais desenvolvidas. Isso ajuda a preencher a lacuna nos resultados educacionais e oferece chances mais igualitárias para o sucesso. O programa também contribui para a inclusão social ao possibilitar que estudantes com deficiência ou necessidades especiais frequentem a escola, disponibilizando veículos acessíveis e garantindo que eles possam acessar a educação como qualquer outro estudante.

Ao abordar as barreiras de transporte e fornecer opções seguras e confiáveis aos estudantes, o programa ajuda a reduzir o risco de evasão escolar. Isto conduz a melhores taxas de frequência escolar e a níveis mais elevados de escolaridade. Os resultados dos Relatórios da Avaliação do Transporte Escolar no Brasil, do Programa Caminho da Escola e do Programa Nacional de Apoio Transporte Escolar (PNATE) realizado em cooperação com o Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar (CECATE) da Universidade Federal de Goiás (UFG), no período de 15/06/2018 e 31/08/2018, demonstram que o Programa Caminho da Escola impacta positivamente para a diminuição da evasão escolar (- 0,49%) em mais de 70% dos estados brasileiros. Além disso, a pesquisa evidenciou a redução no uso de veículos impróprios para o transporte de escolares, redução da idade média dos veículos para 6,7 anos e, um conceito bom ou ótimo para o Programa, para 80% dos entrevistados.

Além disso, o programa impacta positivamente a economia local, criando oportunidades de trabalho para condutores, mecânicos e outros profissionais de apoio. Isto não só ajuda a estimular o crescimento econômico, mas também aborda questões sociais como o desemprego e a pobreza.

O Programa Caminho da Escola também promove o engajamento e a parceria com a comunidade, envolvendo as comunidades locais na gestão e operação do sistema de transporte. O Comitê do CACS-FUNDEB de cada ente federado é responsável por monitorar e avaliar o uso dos veículos e do recurso destinado ao transporte. Isso promove um senso de propriedade e responsabilidade entre os membros da comunidade, levando a uma melhor manutenção e sustentabilidade do programa.

De modo geral, ao enfrentar as barreiras de transporte, o Programa Caminho da Escola contribui para o desenvolvimento e o progresso de longo prazo do Brasil, garantindo que os estudantes tenham acesso à educação de qualidade, independentemente de sua localização ou origem socioeconômica.

Para alcançar seus objetivos, o programa utiliza pregões eletrônicos de registro de preços nacional, facilitando a aquisição de ônibus, embarcações e bicicletas com especificações adequadas ao tráfego em áreas rurais, ribeirinhas e urbanas.

Há três formas para estados, municípios e Distrito Federal participarem do Caminho da Escola: utilizando recursos próprios ao aderir às atas originárias do pregão eletrônico do FNDE; recebendo assistência financeira do FNDE por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR), inclusive recursos de emendas parlamentares; ou por meio de financiamento junto a instituição financeira reconhecida pelo Banco Central.

Em razão disso, torna-se de grande relevância promover políticas como o Programa Caminho da Escola que contribuam para mudar a situação de desigualdade social no País, e atuem na busca pela universalização do atendimento com transporte escolar para as redes de Educação Básica Pública, atendendo o maior número de municípios possível. O Programa, que completou neste ano de 2023, 15 anos de operacionalização, conforme indicam dados das Tabela 1, ainda não atendeu toda a demanda de veículos necessários para todo esse universo e sua manutenção, justificado por vários fatores econômicos, sociais e administrativos que impactam na sua operacionalização. Atualmente, conforme o Painel BI/Caminho da Escola e sua série histórica (SEI nº3644122), cerca de 60 mil veículos

foram adquiridos, e mais da metade - cerca de 65%, ou 35 mil unidades - já ultrapassa o prazo de vida útil determinado pela Resolução CD/FNDE nº 01/2021.

Tabela 1: Estimativa de veículos (PNATE – 2023)

Esfera	Estudantes	Veículos
Municipal	3.030.916	70.486
Estadual	1.363.862	31.717
TOTAL	4.394.778	102.203

Fonte 1: Equipe de Planejamento

Uma das formas de estimar a quantidade de veículos para atender todos os estudantes da Educação Básica residentes em área urbana e rural, é dividirmos os veículos em dois grupos de acordo com capacidade, sendo o grupo 1 composto pelo de menor capacidade ORE 0 4X4 (13 estudantes) e os dois de maiores capacidade ORE 2 e ORE 3 (44 e 59 estudantes respectivamente), e o grupo 2 composto pelos outros 4 veículos (ORE 1 4X4, ORE 1, ONUREA piso baixo e ONUREA piso alto), que têm capacidade transportar 29 estudantes cada. A média destes dois grupos resultou em 43,5 sendo arredondado para 43 (quarenta e três) estudantes. Oportuno ressaltar que esse cálculo considera apenas os veículos rodoviários e, o número de estudantes beneficiários do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), conforme consta do Anexo III – PNATE – Transporte Escolar - INEP Censo 2022, extraída do Censo Escolar do INEP de 2022, que serve de base para distribuição de recursos do programa neste exercício de 2023.

O Pregão nº 06/2021 resultou em 4 (quatro) Atas de Registro de Preços com vigências até setembro de 2022. O Pregão nº 02/2022 resultou em 2 (duas) atas de registro de preços, uma com vigência expirada em 29/12/22 e outra, em 29/06/23. As informações dos pregões estão discriminadas nas Tabelas 2 e 3 a seguir:

Tabela 2: Atas de Registro de Preços do Pregão Eletrônico nº 06/2021

Ata	Empresa	Final da Vigência	Item	Quantidade Registrada	Quantidade Solicitada no SIGARP	% de Utilização
10/2021	Mercedes-Benz do Brasil LTDA	14/09/2022	Ônibus Rural Escolar - ORE 1	1.220	1.196	96,67
			Ônibus Rural Escolar - ORE 2	1000	996	99,6%
			Ônibus Urbano Escolar Acessível Piso Alto – ONUREA PISO ALTO	400	396	99%
11/2021	Ciferal Indústria de Ônibus LTDA	10/09/2022	Ônibus Rural Escolar - ORE 1(4X4)	1000	997	99,7%
			Ônibus Urbano Escolar Acessível Piso Baixo – ONUREA PISO BAIXO	400	399	99,75%
12/2021	Agrale S/A	13/09/2022	Ônibus Rural Escolar - ORE ZERO(4X4)	500	209	41,8%
13/2021	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos	15/09/2022	Ônibus Rural Escolar - ORE 3	2500	2490	99,6%

Fonte: Relatório por Pregão extraído do SIGARP/FNDE em 20/07/2023.

Tabela 3: Atas de Registro de Preços do Pregão Eletrônico nº 02/2022.

Ata	Empresa	Final da Vigência	Item	Quantidade Registrada	Quantidade Solicitada no SIGARP	% de Utilização
01/2022	Ciferal Indústria de Ônibus LTDA	29/06/2023	Ônibus Rural Escolar - ORE 1 (4x4)	750	749	99,87%
03/2022	Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos LTDA	29/12/2022	Ônibus Rural Escolar - ORE 1	900	896	99,56%
			Ônibus Rural Escolar - ORE 3	1400	1387	99,07%

Fonte: Relatório por Pregão extraído do SIGARP/FNDE em 20/07/2023

Como se denota das tabelas apresentadas, a utilização das atas de registro de preços vinculadas aos Pregões Eletrônicos nº 6/2021 e nº 2/2022 alcançou a quase integralidade dos quantitativos disponibilizados para adesão; ademais, a oferta de veículos ainda carece de resposta efetiva do mercado, com elementos de qualidade para a reposição das frotas usadas comumente nas redes de ensino.

Quanto ao critério de continuidade, de fato, a própria caracterização como programa orçamentário e não como projeto na LOA denota o critério em si, a saber, que existe a necessidade não apenas de disponibilizar uma frota adequadamente equipada aos discentes nacionais, mas também de prover a sua reposição de forma perene. Conforme a Resolução CD/FNDE nº 01/2021, a vida útil desses veículos é estimada em dez anos, dadas as severas condições de operação, e, após esse período, é imprescindível a renovação da frota. Uma vez que o Programa já conta com 15 anos de existência, ao menos 35 mil veículos já ultrapassaram essas condições e precisam ser substituídos.

Assim, a reposição de veículos se vincula ao processo de oferta de uma frota adequada aos discentes[Z], de modo que solucione o problema social enfrentado pela política pública de transporte escolar, da qual o Programa Caminho da Escola é um dos elementos constitutivos, tornando perene o acesso ao transporte digno e de qualidade, contribuindo indiretamente com o pilar de locomoção que afeta a evasão/permanência escolar[8].

Fl. 23
Rubrica
PREFEITURA MUNICIPAL DE AEA

Do Plano de Ações Articuladas – PAR

A aquisição de veículos do Programa Caminho da Escola é mediada pelo planejamento elaborado pelos entes federados no Plano de Ações Articuladas (PAR), conforme Lei nº 12.695, de 2012, conjuntamente com a disciplina procedimental da Resolução CD/FNDE nº 04, de 4 de maio de 2020.

Esse Plano é um instrumento de planejamento multidimensional da política de educação que os Municípios, os Estados e o Distrito Federal definem de forma autônoma e estratégica, considerando as necessidades de sua rede de ensino para as etapas e modalidades da educação básica.

A partir do diagnóstico da situação educacional local, o órgão municipal, distrital ou estadual realiza o planejamento das iniciativas necessárias para contribuir com novas ações ou com a solução dos problemas evidenciados, cadastrando no PAR a quantidade de itens de acordo com seu plano de trabalho.

Após concluída a iniciativa com seus itens cadastrados e enviados pelos entes federados, por meio do SIMEC, ao FNDE, segue-se para etapa de análise técnica e de mérito, que permite a área gestora do Programa Caminho da Escola, responsável pela iniciativa no PAR, avaliar a coerência entre a real necessidade do ente e a realidade local informada pelo mesmo, por meio de verificação de informações e indicadores educacionais.

Dessa forma, a quantidade de veículos escolares planejada passa por uma verificação de requisitos e parâmetros por parte da equipe técnica do Programa Caminho da Escola, sendo aprovadas iniciativas para transferência de recursos que seguem os critérios previstos nas normas do Programa e do PAR, sempre condicionadas à disponibilidade orçamentária, visando a melhor alocação de recursos públicos para todo o País.

O processo de transferência de recursos por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR), o planejamento educacional e o desembolso de recursos aos entes federados no âmbito do Ministério da Educação e do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) ocorre da seguinte forma:

Elaboração do Plano de Ações Articuladas (PAR): O PAR é um documento que contém o planejamento educacional de médio prazo para os sistemas de ensino. Ele é elaborado pelos estados e municípios, em parceria com o Ministério da Educação, e deve contemplar as ações necessárias para o alcance das metas e objetivos definidos no Plano Nacional de Educação. O PAR é atualizado a cada quatro anos e serve como base para a definição das políticas e programas educacionais e para a destinação de recursos.

Análise, aprovação e ajustes do PAR: O Ministério da Educação analisa o PAR apresentado pelos estados e municípios, verificando sua conformidade com as diretrizes e metas estabelecidas. Após a análise, pode ser necessário solicitar ajustes no plano para que este esteja adequado às políticas educacionais vigentes.

Programação orçamentária: Com o PAR aprovado e ajustado, o FNDE realiza a programação orçamentária, definindo a destinação de recursos para os diferentes programas e ações previstos no plano.

Destinação de recursos: Após a programação orçamentária, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) é o responsável por efetuar a liberação dos recursos para os estados e municípios. Essa destinação orçamentária pode ocorrer de forma integral, por meio de convênios ou termos de cooperação, ou de forma parcelada, conforme o cronograma de execução das ações previstas no PAR.

Execução das ações: Com a pactuação e destinação orçamentária, os estados e municípios executam as ações previstas no PAR, como obras de infraestrutura educacional, aquisição de equipamentos, veículo, formação de professores, entre outras.

Liberação de recursos: a comprovação da execução do objeto pactuado por meio do sistema SIMEC é condição para a liberação dos recursos financeiros.

Monitoramento e avaliação: Durante a execução das ações, o Ministério da Educação e o FNDE acompanham de perto o desenvolvimento das atividades, por meio de mecanismos de monitoramento e avaliação. Esses órgãos podem realizar vistorias, solicitar relatórios de prestação de contas e aplicar penalidades caso haja irregularidades na execução dos recursos. O processo encerra-se com a prestação de contas via sistema.

Essa é a maneira como funciona o processo de transferência de recursos por meio do PAR, o planejamento educacional e o desembolso de recursos aos entes federados no âmbito do Ministério da Educação e do FNDE. É importante ressaltar que cada etapa desse processo envolve diferentes atores e instâncias de articulação entre o governo federal, os governos estaduais e municipais, e os órgãos responsáveis pela gestão e execução das ações.

Neste certame ainda serão atendidas às demandas pactuadas no 3º Ciclo do PAR 2016-2020 e no 4º Ciclo do PAR 2021-2024. Por isso as demandas desse certame se baseiam nas quantidades de ônibus escolares aprovadas e não adquiridas no 3º e no 4º Ciclos do PAR compreendendo as demandas pendentes referentes ao período 2017-2023.

Destaca-se que os Pregões nº 06/2021 e nº 02/2022 foram realizados para disponibilizar o total de 10.050 ônibus escolares, para atender a demanda pendente no PAR levantada dos Estados, Distrito Federal e Municípios, referente ao 3º Ciclo do PAR 2016-2020. No entanto, houve um inesperado interesse dos Estados e Municípios pela adesão às Atas disponibilizadas em 2021 e 2022, especialmente com recursos próprios, esgotando rapidamente os quantitativos registrados, antes das reformulações de quantidades e valores necessários para acertar as pactuações já aprovadas no 3º Ciclo do PAR (2016-2020) e iniciar o atendimento das demandas do 4º Ciclo do PAR (2021-2024), o que eleva a necessidade de um novo certame, nesse ano de 2023.

De acordo com levantamento atual realizado no SIMEC, referente aos ciclos 3 e 4 do PAR, os veículos não adquiridos somados aos aprovados no ano de 2022, por meio de ranking do IDEB, após o encerramento da vigência das atas dos Pregões nº 06/2021 e 02/2022, e o consequente término dos saldos das atas de todos os itens de Ônibus Rural Escolar dos tipos ORE 1, ORE 1 4X4,

ORE 2 e ORE 3, ORE ZERO 4X4 e dos Ônibus Urbano Escolar Acessíveis dos tipos ONUREA Piso Alto e ONUREA Piso Baixo, há uma demanda de 4.631 veículos aprovados no PAR/SIMEC para atendimento com recursos do FNDE mediante Transferência Direta - TD, sem disponibilidade de Atas para adesão, contratação e aquisição dos itens, conforme Anexo II - Veículos Aprovados PAR 3 e PAR 4, sem adesão ao RPN para contratação a partir de 2023 demonstrado na Tabela 4:

Tabela 4: Número de veículos com demanda pendente no PAR.

Modelo / tipo de veículo	PAR - Ciclos 3 e 4
ORE 3	1.366
ORE 2	879
ORE 1	704
ORE 1 (4x4)	648
ORE ZERO (4X4)	306
ONUREA P. ALTO	384
ONUREA P. BAIXO	344
Total	4.631

Fonte: Elaborado pela área requisitante – Planilha – aba Consolidada SEI 3477333



Registros da área técnica do Programa, dão conta que entre 2018 e 2022 foram disponibilizados 9.622 veículos com recursos de Transferência Direta (TD) do FNDE, demandando um investimento de cerca de 4 bilhões, viabilizando a aquisição de ônibus escolares dos tipos rurais e urbanos, todos equipados com dispositivo para acessibilidade. Entretanto, pelo relato acima, ainda há uma demanda tecnicamente aprovada no PAR ciclos 3 e 4 e ainda não atendida de 4.631 ônibus escolares pleiteados mediante recursos do FNDE.

No mesmo período (2018 – 2022), conforme consta da Tabela 5: Número de veículos adquiridos por fonte de recursos, os demais entes federados também investiram com Recursos Próprios (RP) para adquirirem 9.341 veículos escolares mediante adesão as atas de registro de preços gerenciadas pelo FNDE.

Tabela 5: Veículos adquiridos por fonte de recursos (TD e RP) no período de 2018 a 2022.

ANO	TD/FNDE	%	RECURSOS PRÓPRIOS	%	TOTAL
2018	1.096	57,1	822	42,9	1.918
2019	4.342	53,6	2761	46,4	8.103
2020	2.149	50,8	2.082	49,3	4.231
2021	1.455	69,2	650	30,8	2.105
2022	580	22,2	2.026	77,3	2.606
TOTAL	9.622	50,8	9.341	49,2	18.963

Fonte: Elaborado pela área requisitante – FNDE. Dados obtidos nos painéis Simec, BI e Sigef. SEI 3643756.

Os números da tabela acima, que compreende os períodos pré-pandemia, pandemia e pós-pandemia, indicam uma equivalência absoluta entre o volume de veículos adquiridos com recursos de Transferência Direta (TD) e de Recurso Próprio (RP). Desta forma, como detalhado no Anexo I: Procedimento Operacional do Programa Caminho da Escola - POP, além do quantitativo estimado para atender demanda com recurso de TD, faz-se necessário estimar quantidade equivalente para atender a possível demanda com RP dos demais entes federados.

Fase Preparatória

No planejamento dessa fase preparatória do pregão contou-se com as contribuições coletada nas seguintes etapas:

- **Reuniões técnicas** entre a equipe técnica do Programa Caminho da Escola e especialistas representantes dos fornecedores, realizadas entre agosto de 2022 e janeiro de 2023, conforme cronograma constante do **Anexo IV**: Cronograma EURO VI- Reuniões Técnicas por fornecedor. Nesta etapa foram visitadas, pela equipe do FNDE, todas as empresas que habitualmente participam do processo licitatório do Programa Caminho da Escola, incluindo os fornecedores dos principais componentes a exemplo: produtores de chassi, encarroçadores, produtores e/ou representantes de transmissões automáticas e automatizadas, fabricantes de ar-condicionado e de equipamentos de acessibilidade.

As reuniões técnicas tiveram como principais objetivos:

- I - Avaliar o impacto da alteração da nova fase do PROCONVE 8, também denominada de EURO VI, em especial quanto a alteração da estrutura veicular e quanto ao custo gerado com a agregação dessa nova tecnologia.
- II - Apresentar e coletar informações e sugestões sobre melhorias nas especificações, inclusive as que se referem a instalação de sistemas de transmissões automática ou automatizadas e sistema de climatização (ar-condicionado).

As informações e sugestões coletadas, estão consolidadas no **Anexo V**: Reuniões Técnicas Individualizadas (exemplo) e foram apresentadas e debatidas em Reunião Técnica com todos os seguimentos do setor produtivo, conforme consta do **Anexo VI**: Reunião Técnica março 2023 - Lista de Presença e do **Anexo VII**: Reunião Técnica março 2023 – Vídeo, (Processo SEI nº 23034.027041/2022-75). Oportuno destacar que as informações recebidas que têm caráter sigiloso, encontram-se disponíveis nos arquivos do FNDE, para consultas observando as disposições legais para o caso (por isto, no anexo V, consta apenas como exemplo).

As sugestões coletadas nessa fase do estudo técnico, foram analisadas pela equipe do FNDE, sendo que, aquelas que apresentaram viabilidade foram inseridas nos Cadernos de Informações Técnicas – CITS (anexados a este ETP), que foram objeto de análise da audiência pública.

- **Audiência Pública:** realizada no dia 19 de maio de 2023, no auditório do FNDE, em Brasília, para coletar sugestões dos fornecedores, especialista em produção veicular e outros interessados para aprimorar as especificações técnicas dos produtos objeto deste estudo e contou com participação de representantes do setor produtivo e outros interessados, conforme consta da lista de presença da Audiência Pública Pregão 2023 e vídeo com gravação da audiência.

- **Estudo de mercado:** A presente análise objetiva demonstrar a viabilidade técnica e econômica do Registro de Preços Nacional (RPN), para o período de 12 (doze) meses de vigência, podendo ser prorrogado por igual período, comprovada a vantajosidade, para adesão e contratação de empresas de fornecimento de Ônibus Rural Escolar acessível, dos tipos ORE 1, ORE 2, ORE 3, ORE 1 4X4 e ORE ZERO 4X4, e de Ônibus Urbano Escolar Acessível dos tipos ONUREA Piso Alto e ONUREA Piso Baixo, pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, realizado mediante Pregão Eletrônico do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), sediado em Brasília/DF, para atendimento aos beneficiários do Programa Caminho da Escola.

Dessa forma, entende-se que a assistência financeira e técnica, por meio de pregões eletrônicos de RPN, viabiliza a aquisição de ônibus fabricados com especificações adequadas ao tráfego em áreas rurais e urbanas, e com sistema de acessibilidade para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, com o objetivo de renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares, de forma a melhorar a segurança e a qualidade do transporte dos estudantes, com a redução dos preços e o aumento da transparência nas aquisições dos veículos.

De modo a avaliar a melhor adequação de programas e recursos, foi institucionalizado, por meio do Decreto nº 10.660, de 25 de março de 2021, o Comitê Permanente de Avaliação de Custos na Educação Básica do Ministério da Educação. Trata-se de um importante colegiado de assessoramento que tem como finalidade precípua analisar a destinação de recursos públicos para a educação básica. O colegiado tem como um dos objetivos assessorar o ministro da Educação com a realização de estudos sobre a viabilidade de implementação de valores per capita associados à qualidade da educação básica, a análise de instrumentos de cooperação entre os entes federativos para implementação desses valores e com o acompanhamento e a avaliação das proposições legislativas e dos atos normativos relacionados à destinação de recursos públicos para a educação básica. O Comitê Permanente é composto por representantes do Ministério da Educação, por um representante do Ministério de Gestão e Inovação, antigo Ministério da Economia, pelos presidentes do FNDE, do Inep, do Conselho Nacional de Secretários de Educação e da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação.

Considerando o exposto, justifica-se a necessidade de realização de Pregão Eletrônico para registro de preço nacional de empresas especializadas na produção e fornecimento de ônibus escolares para as redes públicas de ensino brasileiras, mediante processo licitatório, na modalidade pregão eletrônico, em conformidade com Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021 e o Decreto nº 11.462, de 31 de março de 2023, que regulamenta o Sistema de Registro de Preços.

No que se diz respeito à participação de consórcios e cooperativas, historicamente para a aquisição de ônibus escolares no âmbito do Programa Caminho da Escola, esta não será admitida dada a robustez do mercado de ônibus em atender satisfatoriamente ao bem licitado, de modo a não ser necessária a somatória de capacidades técnicas e financeiras para atendimento do objeto.

Do Registro de Preços

No planejamento dessa fase preparatória do pregão contou-se com as contribuições advindas da Audiência Pública nº 01/2023 (SEI 23034.012062/2023-77), realizada, em 19 de maio de 2023, no Auditório do FNDE, para levantamento de subsídios para a definição de especificações técnicas de "Ônibus Rural Escolar - ORE e Ônibus Urbano Escolar Acessível - ONUREA".

Os objetos deste registro de preço se apresentam como bens comuns à luz da legislação, por se tratar de bens que foram descritos com especificações usuais no mercado, o que ficou demonstrado nas pesquisas feitas com empresas do setor, além de contar com padrões de desempenho objetivamente detalhados neste ETP, de modo a possibilitar que a concorrência se dê, unicamente, com base no critério de preço. Para reforçar esse entendimento, citamos parte do relatório e voto do Ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União – TCU, no Acórdão nº 313/2004 Plenário, a respeito dessa temática, in verbis:

"(...) Tendo em vista o disposto no art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.520/2002, acima citado, bem comum é aquele para o qual é possível definir padrões de desempenho ou qualidade, segundo Especificações usuais no mercado. Destarte, o bem em questão não precisa ser padronizado nem ter suas características definidas em normas técnicas. Da mesma forma, não se deve restringir a utilização do pregão à aquisição de bens prontos, pois essa forma de licitação também pode visar à obtenção de bens produzidos por encomenda. (Relatório do Ministro Relator)

(...)

"(...) Concluindo, saliento que, ao perquirir se um determinado bem pode ser adquirido por intermédio de um pregão, o agente público deve avaliar se os padrões de desempenho e de qualidade podem ser objetivamente definidos no edital e se as especificações estabelecidas são usuais no mercado. Aduzo que o objeto da licitação deve se prestar a uma competição unicamente baseada nos preços propostos pelos concorrentes, pois não haverá apreciação de propostas técnicas. Caso essas condições sejam atendidas, o pregão poderá ser utilizado. (Voto do Ministro Relator)."

A realização do registro de preços fundamentando-se no inciso IV do artigo 3º do Decreto nº 11.462/2023, haja vista que trata de compra nacional e à ata de registro de preços por órgãos e entidades da Administração Pública estadual, distrital e municipal.

Salienta-se que, em atendimento ao § 2º do art. 9º do Decreto nº 11.462/2023, justifica-se a inviabilidade de divulgação da Intenção de Registro de Preços para o RPN, tendo em vista que se trata de compra nacional visando ao atendimento específico das políticas públicas desenvolvidas pelo FNDE/MEC, voltadas para os Estados, Distrito Federal e Municípios, cujas demandas já estão devidamente registradas no Plano de Ações Articuladas – PAR, caracterizando-se, portanto, como órgãos participantes de compra nacional.

A presente análise objetiva demonstrar a viabilidade técnica e econômica para Registro de Preços Nacional (RPN) de empresas de fornecimento de Ônibus Escolares pelos entes federados, pelo período de 1 (um) ano, que poderá ser prorrogado por igual período, desde que comprovado o preço vantajoso conforme disposto no art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

Vale ressaltar que o registro de preço em conteúdo está previsto no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2023.

Não há necessidade de classificar estes Estudos Preliminares como sigilosos, nos termos da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação).

Por fim, as razões para a não aplicação do Inciso III do art. 48 da Lei Complementar n.º 123/06, baseado no Inciso III do art. 49 da mesma Lei Complementar, dizem respeito a perda de economia de escala e prejuízo ao conjunto da contratação, visto que a estratégia do Registro de Preços Nacional se ancora na redução dos custos administrativos do processo de gestão compartilhada das aquisições entre as diferentes esferas de governo.

2. DA REFERÊNCIA A OUTROS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE, SE HOUVER

De acordo com o art. 205, da Constituição Federal de 1988 (CF/1988), a educação é um direito de todos, dever do Estado e da família e visa ao pleno desenvolvimento da pessoa, ao seu preparo para o exercício da cidadania e à sua qualificação para o trabalho. Neste contexto, o art. 214, da Carta Magna, previu o estabelecimento de um Plano Nacional de Educação – PNE e determinou, como um dos seus principais objetivos, a erradicação do analfabetismo.

Ademais, o art. 277, da CF/1988, reconhece ser a família, a comunidade, a sociedade e o poder público responsáveis por assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.

Também está previsto no Art. 211 da Constituição Federal e nos arts. 8º e 9º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB):

Art. 211 (CF)

[...]

§ 1º A União organizará o sistema federal de ensino e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a **garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.** (Grifo nosso).

Art. 8º (LDB)

[...]

§ 1º **Caberá à União a coordenação da política nacional de educação**, articulando os diferentes níveis e sistemas e exercendo função normativa, redistributiva e supletiva em relação às demais instâncias educacionais. (Grifo nosso).

Art. 9º (LDB)

[...]

III – **prestar assistência técnica e financeira aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para o desenvolvimento de seus sistemas de ensino** e o atendimento prioritário à escolaridade obrigatória, exercendo sua função redistributiva e supletiva. (Grifo nosso)

Além da Constituição e da LDB, há o Plano Nacional de Educação (PNE 2014-2024), Lei nº 13.005/2014, que busca contribuir para que a educação, contemplando todos os níveis, modalidades e etapas educacionais, desde a Educação Infantil até a Pós-Graduação, se torne prioridade nacional e envolva toda a sociedade em sua consecução. Foram consolidadas 20 (vinte) metas para orientar a educação brasileira nos próximos dez anos e garantir a melhoria da educação do País. Dessa forma, o FNDE, por meio de suas ações e programas educacionais, está envolvido em várias estratégias e metas vinculadas à educação básica.

O PNE incluiu nas metas para diversas etapas e modalidades de ensino a oferta de infraestrutura escolar. Nessa direção, a proposta deste registro de preço se alinha as metas 4 (universalizar a Educação Especial), 7 (fomentar a qualidade da Educação Básica), 9 (elevar a taxa de alfabetização) e 20 (ampliar o investimento público), no intuito de contribuir para universalizar a educação brasileira, promover a acessibilidade e a garantia do acesso e permanência dos alunos nos estabelecimentos de ensino, conforme trechos das estratégias de alcance das metas, constantes da Lei e a seguir pontuados:

4.6) manter e ampliar programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, **da oferta de transporte acessível** e da disponibilização de material didático próprio e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação;

7.13) garantir **transporte gratuito** para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando a reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local;

7.17) ampliar programas e aprofundar ações de atendimento ao (à) aluno (a), em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, **transporte**, alimentação e assistência à saúde;

9.7) executar ações de atendimento ao (à) estudante da educação de jovens e adultos por meio de programas suplementares de **transporte**, alimentação e saúde, inclusive atendimento oftalmológico e fornecimento gratuito de óculos, em articulação com a área da saúde;

20.7) implementar o Custo Aluno Qualidade - CAQ como parâmetro para o financiamento da educação de todas as etapas e modalidades da educação básica, a partir do cálculo e do acompanhamento regular dos indicadores de gastos educacionais com investimentos em qualificação e remuneração do pessoal docente e dos demais profissionais da educação pública, em aquisição, manutenção, construção e conservação de instalações e equipamentos necessários ao ensino e em aquisição de material didático-escolar, alimentação e **transporte escolar**; (Lei 13.005/2014 – PNE 2014/2024).

Assim, cabe ao Estado Brasileiro, representado pela União e pelos Estados e Municípios, implementar políticas públicas que garantam o direito à educação e a uma infraestrutura digna para estudar. À União compete o dever constitucional de suplementar os recursos de Estados, Distrito Federal e Municípios para o atendimento à educação, em todos os seus níveis, etapas e modalidades de ensino. Essa atribuição tem sido exercida especialmente pelo FNDE, o qual, dentre diversas outras atribuições, é o responsável pela melhoria da infraestrutura escolar.

No âmbito do Planejamento Estratégico do FNDE, o registro de preço dos objetos deste estudo preliminar está diretamente alinhada ao seu objetivo estratégico, considerando que aprimorar a gestão de programas e ações educacionais.

No tocante ao registro de preço proposto, em relação às competências organizacionais das unidades administrativas da Autarquia, identifica-se as atribuições da Coordenação de Mercado, Qualidade e Compras - CGCOM, conforme artigo 57, incisos I e II da Portaria nº 742/2022:

Art. 57. À Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM) compete:

I - gerir os processos e projetos de compras de bens e contratação de serviços para os programas educacionais, especialmente os que fazem uso do Registro de Preços Nacional - RPN, de forma sustentável, promovendo ganhos de escala e de qualidade, contribuindo para a transparência e eficiência do gasto público;

II - coordenar a interlocução entre as unidades interessadas nos processos de aquisição de bens e contratação de serviços, que visam à implantação de programas de Governo inseridos na área da Educação, inclusive quando da gestão compartilhada entre o MEC e o FNDE;

Considerando o exposto, esta equipe de planejamento entende que a realização do RPN proposto, se encontra devidamente alinhada aos instrumentos de planejamento no âmbito educacional e institucional.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

3.1. Durante esta sessão serão pormenorizadas as características e requisitos do pretense registro de preço nacional.

3.2. Vale ressaltar que todas as informações e condições técnicas que serão exigidas para habilitação por parte dos fornecedores, inclusive garantia e manutenção, para que possam ser registrados, encontram-se definidos no Edital e seus anexos.

3.3. REQUISITOS ESPECÍFICOS NECESSÁRIOS AO ATENDIMENTO DA NECESSIDADE.

3.3.1. Ônibus Rural Escolar - ORE: ônibus adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na zona rural, indicado para uso em vias pavimentadas e não pavimentadas que estão em condições precárias de trafegabilidade, equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno. Este modelo é classificado conforme a tabela abaixo.

Tabela 6: Classificação de Veículos modelo ORE

Classificação	Tipo	Comprimento	Tolerância do comprimento	Capacidade mínima tanque de combustível (l)	Capacidade mínima de passageiros	Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)
Pequeno	ORE 1	7.500	2%	100	29 + condutor	2.040
Médio	ORE 2	9.500	2%	140	44 + condutor	3.060
Grande	ORE 3	11.000	2%	200	59 + condutor	4.080

3.3.2. Ônibus Rural Escolar - ORE 1 (4x4) : ônibus com tração nos 04 (quatro) rodados (eixo traseiro e eixo dianteiro), com comprimento total máximo de 7.500 mm, capacidade de carga útil líquida de no mínimo 2.040 kg, com capacidade mínima de 29 (vinte e nove) estudantes sentados, mais o condutor, e deve ser equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno.

3.3.3. Ônibus Rural Escolar - ORE ZERO (4X4): micro-ônibus com tração nos 04 (quatro) rodados (eixo traseiro e eixo dianteiro), com comprimento total máximo de 7.000 mm, capacidade de carga útil líquida de no mínimo 1.020 kg, com capacidade mínima de 13 (treze) estudantes sentados, mais auxiliar e condutor, e deve ser equipado com dispositivo para transposição de fronteira, do tipo poltrona móvel (DPM), para embarque e desembarque de estudante com deficiência, ou com mobilidade reduzida, que permita realizar o deslocamento de uma, ou mais poltronas, do salão de passageiros, do exterior do veículo, ao nível do piso interno.

3.3.4. Ônibus Urbano Escolar Acessível Piso Alto - ONUREA PA: ônibus adequado ao transporte de estudantes do ensino básico na área urbana, indicado para uso em vias pavimentadas, deve ser equipado com Plataforma Elevatória Veicular (PEV) para embarque e desembarque de estudante com deficiência ou mobilidade reduzida ao nível do piso interno do veículo. Com comprimento total máximo de 7.600 mm, capacidade de carga útil líquida de no mínimo 1.632 kg, com capacidade mínima para 23 (vinte e três) passageiros mais o condutor. Este modelo é classificado conforme a tabela abaixo.

3.3.5. Ônibus Urbano Escolar Acessível Piso Baixo - ONUREA PB: ônibus com comprimento total máximo de 7.600 mm, capacidade de carga útil líquida de no mínimo 1.632 kg, com capacidade mínima de 23 (vinte e três) passageiros, mais o motorista, e deve ser equipado com dispositivo do tipo rampa de acesso veicular que permita ao estudante com deficiência ou com mobilidade reduzida o acesso ao interior do veículo por meio de plano inclinado.

Tabela 7: Classificação de Veículos modelo ONUREA

Classificação	Tipo	Comprimento máximo (mm)	Tolerância comprimento	Capacidade mínima tanque combustível (l)	Acessibilidade	Capacidade mínima de passageiros	Capacidade mínima de carga útil líquida (kg)
Pequeno	Onurea Piso Alto	7.600	2%	100	PEV	21 estudantes sentados + 1 box cadeirante + 1 auxiliar + condutor	1.632

Pequeno	Onurea Piso Baixo	7.600	2%	100	RAV	21 estudantes sentados + 1 box cadeirante + 1 auxiliar + condutor	1.632
---------	-------------------	-------	----	-----	-----	---	-------

3.4. **PRODUTOS A SEREM REGISTRADOS**

Tabela 8: Itens a serem registrados

Item	Tipo de Veículo	Tipo de Transmissão
1	ORE 1	Mecânica
2	ORE 2	Mecânica
3	ORE 3	Mecânica
4	ORE 0 4X4	Mecânica
5	ORE 1 4X4	Mecânica
6	ONUREA PA	Mecânica
7	ONUREA PB	Mecânica
8	ORE 1	Automática
9	ORE 2	Automática
10	ORE 3	Automática
11	ORE 1 4X4	Automática
12	ONUREA PA	Automática
13	ONUREA PB	Automática
14	ORE 1	Automatizada
15	ORE 2	Automatizada
16	ORE 3	Automatizada
17	ONUREA PA	Automatizada
18	ONUREA PB	Automatizada

3.5. **INFORMAÇÕES TÉCNICAS DOS PRODUTOS**

3.5.1. As especificações técnicas dos veículos a serem registrados estão disponíveis nos respectivos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) e poderão ser obtidos, na íntegra, no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/pncp/pt-br>

3.5.2. Em caso de eventuais divergências de especificações técnicas entre o Edital e o Portal de Compras do Governo Federal - PNCP, deverão prevalecer as especificações do Edital e seus anexos.

3.6. **CONTROLE DE QUALIDADE**

3.6.1. Os ônibus escolares estão sujeitos ao Controle de Qualidade realizado pelo FNDE, pelas Contratantes ou por instituição indicada por eles, que ocorrerá em duas etapas, a saber:

3.6.2. Em 1ª Etapa (Análise Documental e Inspeção do Protótipo): durante a fase de habilitação do pregão eletrônico, após convocação do pregoeiro, na forma prevista em legislação específica do FNDE para o controle de qualidade;

3.6.3. Em 2ª Etapa (Análise Documental da Produção, Inspeção da Produção e Inspeção de Pós-Entrega): a qualquer tempo, durante a vigência da(s) Ata(s) de Registro de Preços e/ou dos contratos firmados, na forma prevista no Anexo do Controle de Qualidade constante dos encartes do Termo de Referência.

3.6.4. Os itens que serão objeto das duas Etapas do controle de qualidade desse registro de preços estão especificados no Edital e seus anexos e poderão ser obtidos gratuitamente, na íntegra, no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/pncp/pt-br>.

3.7. **GARANTIA E MANUTENÇÃO**

3.7.1. O contratado deverá oferecer garantia de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de entrega dos veículos.

3.7.2. O fabricante/encarregador deverá disponibilizar uma oficina ou concessionária em cada estado brasileiro.

3.7.3. O contratado deverá ofertar ainda 02 (duas) manutenções preventivas obrigatórias, constante do Manual de Operações, nas oficinas das concessionárias do fabricante/encarregador, cuja periodicidade será determinada pela quilometragem e/ou o tempo de uso do veículo;

3.7.4. No caso em que o município do contratante estiver localizado a mais de 200 km de distância da rede de concessionárias do fabricante/encarregador, as manutenções preventivas obrigatórias deverão ser feitas pelo fabricante (concessionárias ou prepostos) no município do endereço do contratante.

3.8. **PRAZO E CONDIÇÕES DE ENTREGA/RECEBIMENTO**

3.8.1. Os veículos deverão ser entregues individualmente contendo os itens descritos no Item 3 e sendo destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

3.8.2. Prazo de entrega:

3.8.3. O prazo para a produção e a entrega dos veículos previstos nesta contratação será de até 260 (duzentos e sessenta) dias corridos, a contar da data de assinatura do contrato e da ordem de serviço, prevalecendo a data do fato que ocorrer por último,

obedecido o escalonamento do cronograma abaixo, no endereço do contratante previsto no instrumento contratual.

Tabela 9: Prazos de Entrega por Quantidades e Região

Região	Até 100 unidades	De 101 a 200 unidades	De 201 a 400 unidades	Mais de 400 unidades
Norte	180	200	230	260
Nordeste	150	170	200	230
Centro-Oeste	130	150	180	210
Sudeste	130	150	180	210
Sul	130	150	180	210



3.8.4. A extensão dos prazos de entrega previstos no cronograma do item anterior, aplica-se apenas quando o contrato se referir a adesão para aquisição de mais de 100 (cem) unidades e deve ser negociada em comum acordo entre as partes.

3.8.5. A quilometragem indicada nos respectivos Encartes dos Cadernos de Informações Técnicas (CIT) poderá ter uma tolerância de até mais 20% na quilometragem para entrega desde que o percurso racional do "Trajeto da Entrega" assim o requeira.

3.8.6. O transporte e a entrega dos veículos são de responsabilidade da contratada e deverão ser entregues conforme quantitativos e endereços dos destinatários a serem fornecidos à contratada, pela contratante, por ocasião da celebração do instrumento contratual.

3.8.7. Os ônibus escolares serão recebidos provisoriamente, no prazo de 20 (vinte) dias pelo(a) responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato, para efeito de posterior verificação de sua conformidade com as especificações técnicas constante dos Cadernos de Informações Técnicas e na proposta.

3.8.8. Os bens poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações previstas, devendo ser substituídos e/ou reparados, à custa da contratada, no prazo de 20 (vinte) dias, a contar da notificação da contratada.

3.8.9. Os bens serão recebidos definitivamente no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do recebimento provisório, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação mediante termo assinado pela contratante.

3.9. PRAZOS DE VIGÊNCIA DA ATA E DO CONTRATO

3.9.1. O prazo de vigência da ata é de 12 (doze) meses, e poderá ser prorrogado, por igual período, desde que comprovado o preço vantajoso, conforme estabelecido no art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

3.9.2. O prazo de vigência do contrato é de até 320 dias, contados da assinatura do contrato, prorrogável na forma do art. 105 da Lei nº 14.133/2021.

3.10. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

3.10.1. Comprovação de aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

3.10.2. Para fins da comprovação de que trata este subitem, os atestados deverão dizer respeito a contratos executados com as seguintes características mínimas:

3.10.2.1. Atestado(s)/declaração(ões) de capacidade técnica dos licitantes, fornecido(s) por empresas distintas, públicas ou privadas, em papel timbrado da pessoa jurídica, em quantidade igual ou superior a 10% (dez por cento) do quantitativo estabelecido no item habilitado;

3.10.2.2. Demonstrar, no mínimo, um ambiente de assistência técnica em cada unidade da federação que tenha o nível estadual como o parâmetro de acesso para eventuais correções e adequações, controles e outros elementos afetos à manutenção dos ônibus escolares (portanto, em 26 diferentes estados e no Distrito Federal);

3.10.3. Outros documentos eventualmente necessários à qualificação técnica estão indicados no Edital e seus anexos.

3.10.4. Os critérios de qualificação técnica adotados neste registro de preço foram definidos conforme critérios anteriormente adotados para este objeto.

3.11. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

3.11.1. Os projetos técnicos dos ônibus escolares atendem as exigências da Resolução Conama nº 490, 16 de novembro de 2018, que estabelece a Fase PROCONVE P8 de exigências do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário, de acordo com as especificações referentes a veículos rodoviários constantes do Guia de Contratações Sustentáveis da AGU.

3.11.2. De acordo com o entendimento da SENATRAN, protocolado sob nº 50000.013340/2020-21, os ônibus fabricados no Brasil são faturados sob o código da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI) 8702.10.00 EX 02 e, portanto, esses veículos estão isentos do Programa de Rotulagem Veicular de Segurança de que trata o Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, regulamentado pela Portaria DENATRAN nº 374/2020.

3.11.3. O registro de preço nacional a ser realizado seguirá as diretrizes para cuidados com o meio ambiente indicados pelo CONAMA, conforme relacionados neste estudo técnico e no Guia de Contratações Sustentáveis da AGU.

3.11.4. A CONTRATADA deverá possuir gestão ambiental com práticas e métodos administrativos que visem reduzir ao máximo o impacto ambiental com procedimentos formais e efetiva operação para destinação e/ou tratamento correto, conforme legislação e normas ambientais vigentes, de todos os resíduos industriais.

3.11.5. A contratada deverá:

- a) fabricar os produtos de acordo com os critérios de sustentabilidade ambiental contidos na Instrução Normativa nº 01, de 19 de janeiro de 2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento,

Orçamento e Gestão – SLTI/MPOG, no Decreto nº 7.746/2012, no art. 18, I, § 1º, XII da Lei 14.133/2021 e no Decreto 2.783/1998, no que couber, relativos às práticas sustentáveis, dentre os quais destacamos:

- b) Economizar energia;
- c) Economizar água;
- d) Descartar corretamente para produtos perigosos ao meio ambiente como pilhas, lâmpadas fluorescentes, equipamentos eletrônicos, dentre outros semelhantes;
- e) cumprir, no que couber, as exigências do inciso XI, art. 7º da Lei 12.305, de 02 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS.



3.11.6. A Contratada ainda deverá observar:

- a) O fornecimento aos empregados dos equipamentos de segurança necessários durante o processo produtivo;
- b) A obediência às Normas Brasileiras - NBR publicadas pela Associação de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos, se couber;
- c) A logística reversa é de responsabilidade da contratada, devendo ela obedecer a todas as normas específicas vigentes para a destinação final, inclusive de resíduos industriais dos produtos utilizados, conforme previsto no art. 18, I, § 1º, XII da Lei 14.133/2021; e
- d) Dentre as normas da legislação obrigatória a serem seguidas, destacam-se: o Decreto nº 7.404, de 23 de dezembro de 2010 e o Decreto nº 7.746, de 5 de junho de 2012.

3.11.7. Obedecer às normas técnicas de saúde, de higiene e de segurança do trabalho, de acordo com as normas do Ministério do Trabalho e Emprego.

4. LEVANTAMENTO DE MERCADO

4.1. A equipe de planejamento da contratação realizou o levantamento para conhecer as soluções disponíveis no mercado para o mesmo modelo de ônibus escolar a ser registrado. No entanto, observou-se que existem modelos diversos para compra de ônibus pela Administração Pública, diferente dos modelos utilizados pelo Programa Caminho da Escola neste certame.

4.2. Inicialmente analisou-se a contratação de itens similares pela administração pública que estão sendo ofertados pelo setor produtivo, tendo como objetivo verificar a compatibilidade dos modelos de ônibus que serão registrados com os que estão disponíveis pelo mercado. Após esta análise verificou-se as empresas que possuíam capacidade para fornecer para o certame e a capacidade produtiva do mercado, com o intuito de avaliar se o mercado produtor nacional tem condições de atender nas condições dispostas neste certame.

4.3. Para chegar à conclusão sobre os pontos abordados nesse planejamento contou-se com as contribuições advindas da Reunião Técnica (SEI 23034.027041/2022-75), realizada com o intuito de aprimorar as especificações técnicas dos ônibus em virtude do Euro 6 e realizou-se a Audiência Pública nº 1/2023, que contou com a participação de representantes do mercado fornecedor, como pode ser verificado no Processo SEI nº 23034.012062/2023-77.

4.4. Durante todo este processo de estudos identificou-se algumas particularidades relevantes, conforme pode ser observado nos itens a seguir.

4.5. DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.5.1. No planejamento da fase preparatória da presente licitação contou-se com as contribuições advindas da Audiência Pública nº 01/2023 (SEI 23034.012062/2023-77), realizada para aprimorar as especificações técnicas dos produtos objeto deste ETP.

4.5.2. A Audiência Pública aconteceu no dia 19 de maio de 2023, no Auditório do FNDE e transmissão ao vivo, por meio do Youtube. Houve a presença de diversos fornecedores do mercado (SEI 3548934) que contribuíram para o aprimoramento das especificações técnicas (SEI 3549118, 3548979, 3626885 e 3626893) tendo sido gerados novos cadernos de especificações técnicas conforme constam dos SEI 3640520, 3640526, 3640549, 3640551 e 3640555.

4.6. LEVANTAMENTO E ESTUDO DAS ALTERNATIVAS/ SOLUÇÕES EM DIFERENTES FONTES JUNTO AO MERCADO FORNECEDOR

4.6.1. Para realizar a análise deste tópico, inicialmente, foi efetuada pesquisa em contratações similares da administração pública. Estas apurações foram realizadas em sites eletrônicos, como o Pannel de Preços (<https://paineldepresos.planejamento.gov.br/>), com o objetivo de comparar as especificações técnicas preliminares propostas pela equipe da CGPTE/DIRAE com certames que foram realizados por outros órgãos nos anos de 2022 e 2023.

4.6.2. Foram identificadas 6 (seis) licitações de ônibus escolares realizadas por outros órgãos da Administração Pública no período de 2022 e 2023, conforme demonstrado abaixo, no entanto nenhuma das licitações usou as especificações do ônibus escolar do FNDE.

Tabela 10: Apurações Pannel de Preços

Nº DO PREGÃO	UASG	ÓRGÃO	OBJETO DA COMPRA	DESCRIÇÃO DO ITEM	V
54/2022	984859	PREFEITURA MUNICIPAL DE MONTE BELO/MG	Pregão Eletrônico - A presente licitação visa aquisição de veículos para transporte escolar Programa Fortalecimento das Escolas, em atendimento Secretaria Municipal de Educação, referente ao Convênio 1261000983/2022, Plano de Trabalho 002860/2021, Resolução Decreto Estadual 46.319 de 26/09/2013 e alterações, Resolução Conjunta SEGOV/AGE nº 004/2015.	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE:42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM, CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	465
74/2022	987649	PREFEITURA MUNICIPAL DE JOAQUIM TÁVORA - PR	Pregão Eletrônico - Aquisição de 01 Microônibus (32 lugares), de acordo com a Resolução SESA nº 254/2022 para atender a demanda do município, com especificações estabelecidas no	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE:42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM,	470

			Termo de Referência, documento que constitui o Anexo I deste Edital.	CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	
47/2022	98557	PREF. MUN. DE NOVA SANTA BARBARA - PR	Pregão Eletrônico - Aquisição de 01 (um) um veículo, ônibus escolar, zero km, para atender a demanda do Transporte Escolar Rural.	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE:42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM, CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	470
99/2022	987985	Prefeitura Municipal de Cafelândia	Pregão Eletrônico - A presente licitação visa aquisição de veículos para transporte escolar Programa Fortalecimento das Escolas, em atendimento Secretaria Municipal de Educação, referente ao Convênio 1261000983/2022, Plano de Trabalho 002860/2021, Resolução Decreto Estadual 46.319 de 26/09/2013 e alterações, Resolução Conjunta SEGOV/AGE n° 004/2015.	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE: 42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM, CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	465
69/2022	989915	PREF.MUN.DE DIAMANTE D'OESTE - PR	Pregão Eletrônico - A presente licitação, do tipo menor preço, tem por objeto a Aquisição de 01 Veículo do tipo ônibus de Fabricação Nacional, ano/modelo mínimo 2022, 0 km, para atender a Secretaria de Educação, Cultura e Esportes, conforme descrição deste anexo, com todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONATRAN, acompanhados de todos os documentos necessários.	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE: 42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM, CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	588
106/2022	987995	PREFEITURA MUN. DE NOVA PRATA DO AGUAÇU	Pregão Eletrônico - Aquisição de 01 (um) veículo tipo ônibus, zero quilômetro, para transporte de pacientes em atendimento médico em centros de saúde, fora do Município de Nova Prata do Iguaçú PR.	ÔNIBUS, COR:AZUL, POTÊNCIA:MÍNIMA 226 CV, CAPACIDADE:42 LUGARES, DISTÂNCIA ENTRE EIXOS:5950 MM, CARACTERÍSTICAS ADICIONAIS:0 KM, DIESEL, 4 CILINDROS, TANQUE 275 L	734

Fonte: Painel de Preços

4.7. AS DIFERENTES SOLUÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

4.7.1. Nas pesquisas realizadas, no curso do planejamento do registro de preço, constatou-se que os principais fornecedores estão usando como modelo as especificações do ônibus escolar do FNDE nos seus sites. Abaixo constam alguns exemplos:

- **MARCOPOLO** - <https://onibus.marcopolo.com.br/fr/produits/projetos-especiais/senior-strongescolarstrong>

Segurança, qualidade e robustez, o Sênior Escolar atende a todas as normas de legislação vigentes. Produzido pelo chassi VW 15190 ODR, com capacidade para 59 passageiros + motorista. Acessibilidade para até 2 pessoas com mobilidade reduzida, através do sistema DPM (dispositivo de poltrona móvel)

- **MASCARELLO** - <https://mascarello.com.br/produtos/projetos-especiais/escolar/>

Pensado para atender toda a diversidade do transporte escolar nas cidades e nas aplicações rurais mais severas, ótima mobilidade em caminhos estreitos e destinos de difícil acesso, amplo espaço interno combinado com conforto e segurança, detalhes que fazem do modelo escolar da Mascarello a melhor opção para transporte de estudantes.

- **AGRALE** - <https://www.agrale.com.br/pt/onibus-linha-midibus/ma-150-rural-1>

Indicados para operações na área rural, escolar, intermunicipais ou fretamento, os modelos atendem à demanda existente no mercado por veículos mais econômicos e compactos, melhor acessibilidade para os passageiros e a multifuncionalidade de opções de configuração. Ficha Técnica: <https://www.agrale.com.br/2019/ficha-tecnica/pt/am200-4x4-escolar-1/265/>

- **NEOBUS** - <https://www.neobus.com.br/>

Com uma estrutura sólida aliada ao conforto e segurança, o Thunder é a escolha ideal para quem busca transporte de passageiros com mais qualidade e economia. Os veículos possuem 11.000 mm de comprimento, 2.500 mm de largura e 3.325 mm de altura. Para oferecer mais comodidade e segurança aos alunos e motoristas os ônibus também possuem iluminação interna e externa em LED, porta-pacotes e porta-cadernos, rádio FM e USB, câmera de ré com monitor no painel e sensor de aproximação na traseira.

- **VOLKSWAGEN** - <https://www.vwco.com.br/onibus#>

Idealizado para o transporte escolar, este veículo promove a inclusão, autonomia e independência, além de encurtar a distância entre a sala de aula e o aluno.

- **CAIO** - <https://caio.com.br/linhas/escolar-2.html#geral>

Produz as versões Foz Super Versão 2500 Tipo ORE III, Foz Versão 2200 Tipo ORE I e Foz Versão 2400 III Tipo ORE II.



- **VOLARE** - <https://www.volare.com.br/veiculos/escolar/attack-8-4x4-1>
<https://www.volare.com.br/veiculos/escolar/access>

A robustez e a versatilidade fazem do Attack 8 4x4 escolar a escolha certa para transportar passageiros em locais de difícil acesso e nos terrenos mais severos onde outros veículos não chegam. Além de garantir alta durabilidade e excelente custo-benefício para o seu dia a dia, o modelo está totalmente adequado às normas de segurança e acessibilidade, oferecendo muito mais proteção para estudantes e motoristas.

- **MERCEDES-BENS** - <https://www.mercedes-benz-trucks.com.br/onibus/onibus-escolar>

O portfólio de chassis de ônibus escolares Mercedes-Benz, que são encarroçados por empresas especializadas do setor, é formado pelos modelos LO 916 R/ LO 916, compatível com as especificações dos modelos ORE 1, 2 e ONUREA e o OF 1519 R para ORE 3 do Caminho da Escola.

4.8. ANÁLISE DA COMPETITIVIDADE E CAPACIDADE PRODUTIVA

4.8.1. Para indicar a oferta para registro de preço de ônibus escolares é necessário obter informações do setor produtivo. Este levantamento permite-nos a garantir a competição de empresas e identificar se o mercado tem condições de atender a demanda planejada.

4.8.2. Diante disso, foi realizada busca da Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE 2.0) das empresas, sendo a classificação mais utilizada a do IBGE (<https://concla.ibge.gov.br/classificacoes/por-tema/atividades-economicas/classificacao-nacional-de-atividades-economicas.html>). O Quadro a seguir contém a lista de empresas participantes do último Pregão do FNDE e de pregões de outros órgãos.

Quadro 1 - Lista de empresas participantes do último Pregão do FNDE e de pregões de outros órgãos

Fornecedor	Atividade Econômica
AGRALE S/A	29.20-4/01
MAN LATIN Industria e Comércio de Veículos LTDA.	29.20-4/01
SAN MARINO Ônibus LTDA	29.20-4/01
CNH Industrial Brasil LTDA	29.20-4/01
TAGUAMOTORS Autopeças	4530-7/03
HORUS Comercial e Serviços LTDA	46.63-0
MASCARELLO Carrocerias e Ônibus LTDA	29.20-4/01
MERCEDES-BENZ do Brasil LTDA	29.20-4/01
DE NEGRIS Distribuidora de Veículos LTDA	4511-1/04
MARCOPOLO S.A	2930-1/02
DIVENA Litoral Veículos LTDA	4511-1/04
BR Comércio de veículos EIRELI – ME	4511-1/01
ZUCATELLI Empreendimentos LTDA	4511-1/01
DUVEL Distribuidora de Veículos e Peças LTDA	4511-1/01
MÔNACO Diesel Caminhões e Ônibus LTDA	4511-1/04
MARDISA Veículos S/A	4511-1/04
FV da Silva EIRELI – ME	4511-1/01
MANUPA Comércio, Exportação, Importação de Equipamentos e Veículos Adaptados - EIRELI	4511-1/03

Fonte: Elaborado pela equipe de planejamento da contratação

4.8.3. Da análise destas informações contidas no quadro acima verifica-se que, dos 18 (dezoito) participantes, 6 (seis) possuem o código CNAE: 29.20-4/01, que se refere à "Fabricação de caminhões e ônibus" como atividade principal.

Seção:	C INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO
Divisão:	29 FABRICAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, REBOQUES E CARROCERIAS
Grupo:	29.2 Fabricação de caminhões e ônibus
Classe:	29.20-4 Fabricação de caminhões e ônibus
Subclasse:	2920-4/01 Fabricação de caminhões e ônibus

Fonte: IBGE - <https://concla.ibge.gov.br/busca-online-cnae.html?subclasse=2920401&tipo=cnae&versao=10&view=subclasse>

4.8.4. Dentro destas empresas participantes das licitações houve algumas variações de classe, como demonstrado na Tabela 11 a seguir:

Tabela 11 - Variações de classes das empresas participantes das licitações

Rótulos de Linha	Contagem de CNAE	Nome do CNAE
29.20-4/01	7	Fabricação de caminhões e ônibus
4530-7/03	1	Comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores
46.63-0	1	Comércio atacadista de máquinas e equipamentos para uso industrial; partes e peças
4511-1/04	3	Comércio por atacado de caminhões novos e usados
2930-1/02	1	Fabricação de carrocerias para ônibus
4511-1/06	1	Comércio por atacado de ônibus e micro-ônibus novos e usados
4511-1/01	3	Comércio a varejo de automóveis, camionetas e utilitários novos
4511-1/03	1	Comércio por atacado de automóveis, camionetas e utilitários novos e usados

Fonte: Elaborado pela equipe de planejamento da contratação

4.8.5. Baseado nesta classificação buscou-se estatísticas na Pesquisa Industrial Anual - Produto, PIA-Produto, que investiga informações referentes a produtos e serviços produzidos pela indústria nacional, tendo por base uma nomenclatura preestabelecida, elaborada pelo IBGE a partir da Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE 2.0. Nesta pesquisa não foi possível identificar a quantidade produzida nem a quantidade de empresas produtoras devido a regra de desidentificação do órgão.

4.8.6. No entanto, foi possível extrair estes dados dos sítios das associações dos fornecedores como a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA – (www.anfavea.com.br) e Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus – FABUS (www.fabus.com.br). Assim, no ano de 2022, foram produzidos o total de 31.664 ônibus montados, (https://anfavea.com.br/carta_digital/2023/janeiro/#p=13), encarroçados 19.151 ônibus (<https://www.fabus.com.br/producao-das-associadas/>) e licenciados 17.357 ônibus. A licitação em tela, portanto, planeja registrar até 47% da produção nacional de ônibus, considerando toda a produção do ano de 2022.

Ônibus - Bus / Autobús					
▶ Licenciamento		▶ Exportação		▶ Produção	
Vehicle registration / Matriculación de vehículos		Export / Exportaciones		Production / Producción	
Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades	
DEZ 22 - DEC 22/DIC 22	2.292	DEZ 22 - DEC 22/DIC 22	375	DEZ 22 - DEC 22/DIC 22	1.745
NOV 22 - NOV 22/NOV 22	1.751	NOV 22 - NOV 22/NOV 22	290	NOV 22 - NOV 22/NOV 22	2.969
DEZ 22/NOV 22 DEC 22/NOV 22 - DEC 22/NOV 22	30,9 %	DEZ 22/NOV 22 DEC 22/NOV 22 - DEC 22/NOV 22	29,3 %	DEZ 22/NOV 22 DEC 22/NOV 22 - DEC 22/NOV 22	-41,2 %
DEZ 21 - DEC 21/DIC 21	1.176	DEZ 21 - DEC 21/DIC 21	588	DEZ 21 - DEC 21/DIC 21	1.429
DEZ 22/DEZ 21 DEC 22/DIC 21 - DEC 22/DIC 21	94,9 %	DEZ 22/DEZ 21 DEC 22/DIC 21 - DEC 22/DIC 21	-96,2 %	DEZ 22/DEZ 21 DEC 22/DIC 21 - DEC 22/DIC 21	22,1 %
JAN-DEZ 22 - JAN-DEC 22 - ENE-DIC 22	17.357	JAN-DEZ 22 - JAN-DEC 22 - ENE-DIC 22	5.213	JAN-DEZ 22 - JAN-DEC 22 - ENE-DIC 22	31.664
JAN-DEZ 21 - JAN-DEC 21 - ENE-DIC 21	14.062	JAN-DEZ 21 - JAN-DEC 21 - ENE-DIC 21	4.294	JAN-DEZ 21 - JAN-DEC 21 - ENE-DIC 21	18.881
JAN-DEZ 22 / JAN-DEZ 21 JAN-DEC 22 / JAN-DEC 21 - ENE/DIC 22 / ENE-DIC 21	23,4 %	JAN-DEZ 22 / JAN-DEZ 21 JAN-DEC 22 / JAN-DEC 21 - ENE/DIC 22 / ENE-DIC 21	23,1 %	JAN-DEZ 22 / JAN-DEZ 21 JAN-DEC 22 / JAN-DEC 21 - ENE/DIC 22 / ENE-DIC 21	67,7 %

Fonte: Renavam/Denatran



Fl. 82
Rubrica
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPERIÇA

FABUS
Mapa de Exportação de Carroçarias para Ônibus, Individualizado por Associada.
ANO: 2022
MODELO 17

EMPRESA ASSOCIADA	JANEIRO			FEVEREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO			ACUMULADO		
	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U
MARCOPOLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COMIL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAIO INOUSCAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRIZAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEOBUS / CHERAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MASCARELLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CARBUSS (BUSSCAR)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

EMPRESA ASSOCIADA	JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO			TOTAL ANO 2022		
	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U	Q	U	U
MARCOPOLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COMIL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAIO INOUSCAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRIZAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEOBUS / CHERAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MASCARELLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CARBUSS (BUSSCAR)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0																		

FABUS
Mapa de Produção de Carroçarias - Associadas
MODELO 03 A - Folha 01
Carroçarias Produzidas - Acumulado
Janeiro a dezembro/2022

EMPRESA ASSOCIADA	Unidades Novas - Usadas	Microônibus Novas - Usadas	Mini-ônibus Novas - Usadas	Micro-ônibus Novas - Usadas	Mini-ônibus Novas - Usadas	Especiais Novas - Usadas	Tototaxis Novas - Usadas	SUB-TOTAL Novas - Usadas	TOTAL
MARCOPOLO	2216 0	2206 0	0 0	510 0	0 0	0 0	0 0	5036 0	8036
COMIL	175 0	1012 0	0 0	122 0	0 0	0 0	0 0	1309 0	1309
CAIO INOUSCAR	4177 0	0 0	0 0	1429 0	0 0	0 0	0 0	5606 0	8406
IRIZAR	0 0	637 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	637 0	637
NEOBUS / CHERAL	2016 0	0 0	0 0	430 0	0 0	0 0	0 0	2054 0	2954
MASCARELLO	489 0	61 0	70 0	2036 0	0 0	0 0	0 0	2656 0	2856
CARBUSS (BUSSCAR)	0 0	1053 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	1053 0	1053
TOTAL:	9675 0	4871 0	70 0	4026 0	0 0	0 0	0 0	19151 0	39151
% em relação Total:	66,82%	28,42%	0,37%	23,68%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	

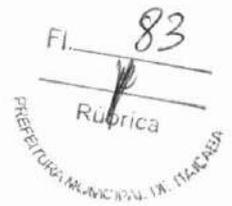
4.8.7. Ainda sobre a produção nacional de 2022, vale ressaltar que dos 31.664 ônibus produzidos foram exportados 5.213 (https://anfavea.com.br/carta_digital/2023/janeiro/#p=13) e das 19.151 carrocerias produzidas foram exportadas 3.606 (<https://www.fabus.com.br/wp-content/uploads/2023/01/2022-17.pdf>). Se retirarmos a quantidade exportada da quantidade total produzida a licitação em tela corresponde a 56% da produção de 2022.

4.8.8. Portanto, no que se refere ao mercado de ônibus, verifica-se que as especificações técnicas utilizadas são coerentes com o já contratado pela administração pública e com o ofertado pelo mercado, o que evita possíveis restrições de competitividade. Com relação a capacidade produtiva, o quantitativo a ser registrado pelo FNDE representa cerca de 47% da capacidade nacional no ano de 2019.

4.8.9. Observando os dados estatísticos da produção nacional, das exportações e dos licenciamentos dos últimos 10 anos disponibilizados no site da ANFAVE (<https://anfavea.com.br/site/edicoes-em-excel/>), observa-se na tabela e no gráfico, abaixo, que o primeiro semestre (Jan-Jun) desse houve queda expressiva de 28,4%, totalizando apenas 9.539 chassis fabricados. Em comparação ao mesmo período de 2022, quando foram produzidos 13.331 chassis, fica evidente a severidade da situação.

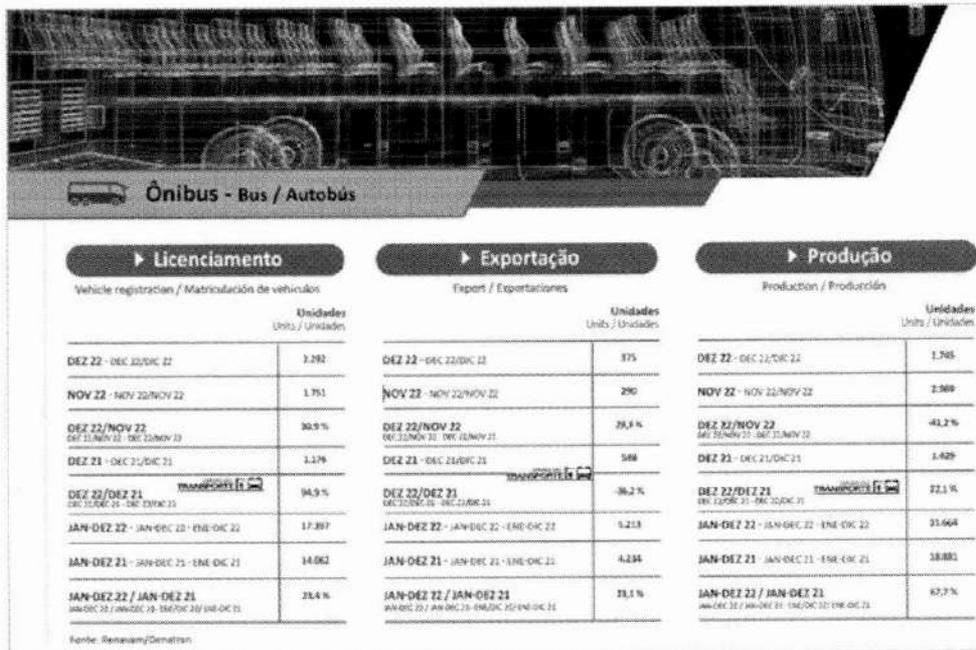
Tabela 12 – Acumulado dos últimos 10 anos, considerando o 1º semestre (Jan-Jun) de cada ano

Ano	Meses Acumulados	Produção	Licenciamento Nacional	Exportação
2013	JAN-JUN	21.726	15.526	3.611
2014	JAN-JUN	19.204	13.363	3.217
2015	JAN-JUN	13.865	9.658	3.264
2016	JAN-JUN	9.239	5.681	3.842

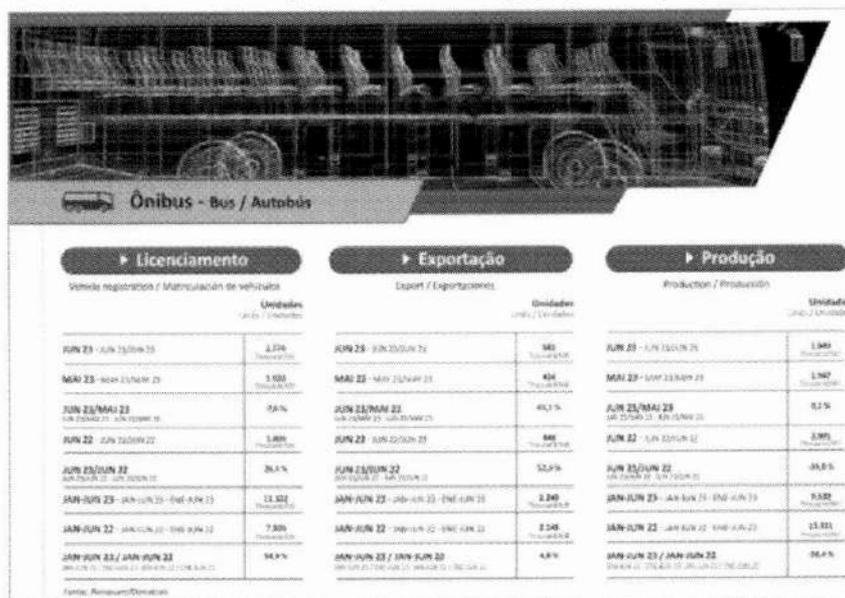


2017	JAN-JUN	10.946	4.897	4.104
2018	JAN-JUN	14.955	5.570	4.734
2019	JAN-JUN	14.064	9.619	3.797
2020	JAN-JUN	8.974	5.716	1.726
2021	JAN-JUN	10.324	7.538	1.889
2022	JAN-JUN	13.331	7.309	2.146
2023	JAN-JUN	9.539	11.316	2.249

4.8.10. Diversos fatores contribuíram para esse resultado negativo. Um dos principais é o impacto da transição tecnológica, na qual os motores a diesel, antes padronizados com a norma Euro 5, foram substituídos pelos mais ecológicos Euro 6, porém mais caros – até 30% em média. Diante dessa mudança, muitos empresários anteciparam as compras no ano passado para evitar o aumento dos preços. Como o processo de compra de ônibus leva de três a seis meses para ser concluído, é compreensível que a produção de chassis tenha diminuído, embora haja filas nas encarroçadoras e um aumento nos emplacamentos, uma vez que muitos veículos adquiridos no ano passado continuam sendo encaroçados e registrados, conforme informação trazida pelo site vendas bus (<https://vendasbus.com.br/producao-de-onibus-no-brasil-sofre-queda-significativa-no-primeiro-semester-de-2023/>).



4.8.11. A partir da figura acima, tem-se que a produção de ônibus escolares no exercício de 2022 foi de 17.357, os quais foram comercializados; os montantes totais de 31.664 representam o quantitativo que estava represado de itens a serem concluídos na montagem, considerando as cadeias de fornecedores que não apresentaram peças para composição em 2021.



4.8.12. Como se pode instruir, atualmente o mercado conseguiu emplacar 11 mil ônibus, possivelmente desses apenas 7.250 estavam atrelados ao Proconve 8/ Euro VI, e o restante advindo dos quantitativo que ficou em "estoque/pátio" do exercício de 2022 (tomando como linha de base que a exportação, por acordo internacional, está centrada no estoque de produção como base da inovação Proconve 8).

4.8.13. Conforme dados do setor e de instituições especializadas (Anfavea, Sindipeças), a projeção de produção de veículos pesados deve alcançar um decréscimo percentual de 20,4% em relação a 2022, em retração de 194 mil unidades para 154 mil unidades, considerando tão somente a produção.

4.8.14. Contudo, o processo de emplacamento de veículos pesados tem projeção de 128 mil unidades, um decréscimo de 11,1%, conforme se apresenta no exercício de 2022 um total de 144 mil veículos emplacados. Tal valor também denota que o processo de emplacamento dos veículos produzidos no exercício anterior, sem a marca da EURO VI/Proconve 8, continuaram no início do exercício de 2023.

4.8.15. Esses elementos de projeção têm sido corroborados pela desenvoltura do mercado, especificamente para o caso da produção e licenciamento de ônibus registrados: como se denota da figura acima, a produção até junho de 2023 é de 9.539 ônibus, enquanto o emplacamento do primeiro semestre ficou em 11.322 ônibus. Assim, a expressão do mercado tem assumido certa tendência em conformidade com a projeção do setor geral de veículos pesados.

4.8.16. Quanto ao setor em si, tem-se:

Caminhões e ônibus por empresa - Licenciamento total								
Trucks and buses by company - Registration - locally manufactured and imported / Camiones y autobuses por empresa - Matriculación - nacionales e importados								
+ 2023				+ 2022				
	JUN 01/JUN 23	MAI 01/MAY 23	JAN-JUN 01/JAN 23-31/JUN 23	JUN 01/JUN 22	JAN-JUN 01/JAN 22-31/JUN 22	A/B %	A/D %	C/E %
Ônibus / Buses / Colectivos y Colectivos - Total	1.774	1.920	11.322	1.404	7.308	7,6	26,4	54,9
Empresas associadas à ANFAVEA	1.774	1.916	11.285	1.404	7.280	-7,4	26,4	55,0
Member companies / Empresas asociadas:								
• FGV	263	195	1.735	205	1.173	36,9	30,2	26,4
• Iveco	52	278	819	33	80	59,4	300,0	706,3
• MAN (Volkswagen Caminhões e Ônibus)	845	439	2.987	187	1.859	21,4	10,9	60,7
• Mercedes-Benz	3.023	1.060	3.563	741	3.406	8,7	37,8	53,6
• Scania	23	20	123	22	98	15,0	4,5	39,8
• Volvo	66	74	502	36	218	-10,8	83,3	130,3
Outras empresas/Other companies/Otras empresas	0	4	37	0	28	0,0	-	22,6

Fl. 84
Rubrica
PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ

4.8.17. Pode-se observar a distribuição das empresas, em termos percentuais de produção, bem como a avaliação em retração do setor; em comparação entre o primeiro semestre de 2023 e o primeiro semestre de 2022, há uma diminuição da quantidade de licenciamento no mercado nacional, da ordem de 54,9%; obviamente tais indicadores se referem apenas ao caso específico de ônibus, sendo a tabela acima o ajuste para melhor visualização.

4.8.18. No aspecto geral do mercado de veículos automotores, de acordo com a Anfavea, houve um total de 13 paralisações de fábricas ao longo do ano, sendo que nove delas ocorreram em diferentes períodos de abril, afetando significativamente o volume de produção durante esse mês. Em comparação com o mesmo mês de 2022, houve uma queda de 3,9% na produção, que foi o momento mais crítico da crise dos semicondutores. O acumulado da queda na produção agora em junho representa 28,4%.

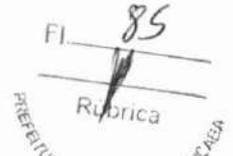
4.8.19. No acumulado do ano de 2023, o país produziu 1.132 mil autoveículos, representando um aumento de 3,7% em relação ao primeiro semestre de 2022. Segundo a associação, esse aumento é um ajuste da produção de acordo com a real demanda do consumo. Embora junho tenha apresentado uma concentração de paradas de produção, ao considerar o acumulado do ano, registrou-se um crescimento de 40,3 mil unidades produzidas em comparação com o mesmo período afetado pela crise dos semicondutores em 2022.

Autoveículos - Vehículos / Vehículos					
▶ Licenciamento		▶ Exportação		▶ Produção	
Vendas registradas / Matriculación de vehículos		Export / Exportaciones		Produção / Producción	
Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades	
JUN 23 - JUN 23/JUN 23	196,5 mil	JUN 23 - JUN 23/JUN 23	36,6 mil	JUN 23 - JUN 23/JUN 23	189,2 mil
MAI 23 - MAI 23/MAY 23	176,5 mil	MAI 23 - MAI 23/MAY 23	44,1 mil	MAI 23 - MAI 23/MAY 23	225,9 mil
JUN 23/MAI 23 01/JUN 23-31 / 01/MAY 23-31	3,8%	JUN 23/MAI 23 01/JUN 23-31 / 01/MAY 23-31	-17,4%	JUN 23/MAI 23 01/JUN 23-31 / 01/MAY 23-31	-12,8%
JUN 22 - JUN 22/JUN 22	176,3 mil	JUN 22 - JUN 22/JUN 22	47,3 mil	JUN 22 - JUN 22/JUN 22	208,6 mil
JUN 23/JUN 22 01/JUN 23-31 / 01/JUN 22-31	6,4%	JUN 23/JUN 22 01/JUN 23-31 / 01/JUN 22-31	-22,8%	JUN 23/JUN 22 01/JUN 23-31 / 01/JUN 22-31	-13,1%
JAN-JUN 23 - JAN-JUN 23 - 01E-JUN 23	996,8 mil	JAN-JUN 23 - JAN-JUN 23 - 01E-JUN 23	271,2 mil	JAN-JUN 23 - JAN-JUN 23 - 01E-JUN 23	1.130,0 mil
JAN-JUN 22 - JAN-JUN 22 - 01E-JUN 22	918,0 mil	JAN-JUN 22 - JAN-JUN 22 - 01E-JUN 22	236,3 mil	JAN-JUN 22 - JAN-JUN 22 - 01E-JUN 22	1.000,7 mil
JAN-JUN 23 / JAN-JUN 22	8,8%	JAN-JUN 23 / JAN-JUN 22	-17,3%	JAN-JUN 23 / JAN-JUN 22	12,7%

4.8.20. No entanto, o setor de caminhões enfrenta desafios ainda maiores após o término do período de três meses em que era permitido emplacar modelos da fase anterior do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). Essa mudança impactou negativamente as vendas, que recuaram 28,2% em relação a jan-jun de 2022. A introdução da oitava fase do programa de controle de emissões alinhou os produtos nacionais aos modelos globais mais avançados, mas também resultou em um aumento de custo.

4.8.21. O mês de maio registrou a melhor média de produção de autoveículos no ano, com 227,9 mil unidades, mas parte desse crescimento foi atribuída à demanda reprimida das locadoras. Cerca de 50% dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves foram feitos por meio de Vendas Diretas, que incluem locadoras, pessoas jurídicas, taxistas, frotas corporativas, PCD, governo, produtores rurais, entre outros.

4.8.22. O reflexo positivo para os veículos leves estão atrelados basicamente aos efeitos da MP 1.175/23, uma vez que dos 800 milhões de reais liberados para o auxílio a veículos leves tiveram uso de 710 milhões no acumulado até o mês de junho, representando descontos para cerca de 150 mil unidades. Esse cenário reflete a dificuldade de obtenção de crédito por parte do setor de ônibus, não contemplado com a medida, além de enfrentar as necessidades de atendimento ao Proconve 8, com menor poder aquisitivo.



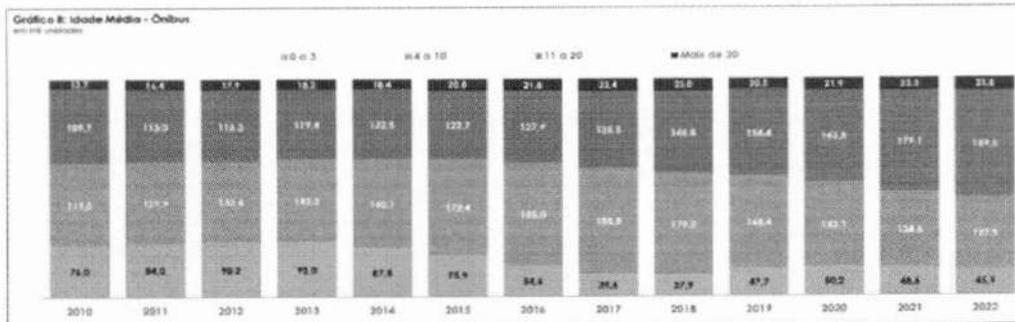
Produção de autoveículos montados									
Production of assembled vehicles / Producción de vehículos montados									
2023					2022				
	JUN	MAI	JAN-JUN	JUN	JAN-JUN	A/B	A/D	C/E	
	mil unid.	mil unid.	mil unid.	mil unid.	mil unid.	%	%	%	%
Unidades - Total	189.182	227.914	1.131.968	201.598	1.091.689	-17,0	-7,1	3,7	6,8
Veículos leves / Light vehicles / Vehículos ligeros	142.612	171.051	871.628	158.384	844.632	-18,5	-10,0	3,2	12,9
Automóveis / Passenger cars / Automóviles	87.582	42.624	203.628	28.358	161.954	-11,6	30,3	25,7	15,7
Camionetas / Trucks / Camiones	7.029	8.352	47.173	14.379	71.772	-16,2	-47,4	-34,3	8,8
Semirreboques / Semi-trailers / Semirremolques	35	78	724	161	805	-52,1	78,3	8,8	12,9
Van / Light / Vanos	758	1.202	7.236	1.491	10.622	-10,6	30,8	16,7	15,7
Ônibus / Buses / Autobuses	117	169	1.475	717	3.836	-30,8	82,7	-42,3	28,3
Semipresas / Semi-trucks / Semipresas	2.093	2.451	13.265	4.239	22.897	-15,8	-40,3	-28,3	15,8
Presas / Trucks / Trucks	4.036	4.497	24.463	6.762	34.042	-15,8	-40,3	-28,3	15,8
Ônibus / Buses / Buses	1.948	1.947	9.539	2.951	13.331	61,1	-14,8	26,4	15,8
Autobuses / Coach / Autobuses	538	415	1.824	459	1.874	14,8	12,9	15,8	15,8
Ônibus / Buses / Buses	1.411	1.532	7.715	2.532	11.457	8,8	63,5	30,9	15,8

mil unidades	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2020	191,7	204,2	190,0	1,8	43,1	94,4	170,7	220,0	270,3	286,2	209,2	2.014,1	
2021	280,4	297,0	300,3	190,9	182,8	247,5	164,2	205,1	174,1	170,0	205,7	210,8	2.342,3
2022	145,8	125,2	184,0	186,0	205,9	201,8	219,0	238,0	307,8	306,0	715,8	291,8	2.949,8
2023	152,7	161,5	221,8	198,9	227,9	589,2							1.330,6

4.8.23. No que diz respeito às exportações, abril também apresentou um declínio, influenciado pela queda nos principais mercados para os quais o Brasil envia seus produtos, como Argentina (-13%), México (-18%), Colômbia (-20%) e Chile (-48%). As exportações de veículos totalizaram 34,0 mil unidades em abril, uma redução de 23,9% em comparação a março, sendo que as exportações para a Argentina foram especialmente afetadas devido a restrições cambiais nas três primeiras semanas do mês.

4.8.24. Em 2022, o número de ônibus em operação nas cidades brasileiras alcançou 387,1 mil unidades. Nos últimos anos, o crescimento da frota tem sido modesto, apesar das exigências dos governos municipais de substituir os veículos em intervalos de tempo pré-determinados em contrato. Entre 2015 e 2022, a quantidade total de ônibus em circulação registrou variações anuais negativas em vários anos (-0,6% em 2016, -0,8% em 2017, -0,5% em 2020 e -0,9% em 2021). No entanto, houve crescimento nos anos de 2015 (0,6%), 2019 (1,2%) e, mais recentemente, em 2022 (0,4%). Durante esse período (2015 a 2022), foram produzidas 186,1 mil unidades de ônibus, com 153,6 mil sendo emplacados e 56,1 mil unidades exportadas.

4.8.25. O setor de transporte público nas grandes cidades foi fortemente afetado pela pandemia em 2020 e 2021, o que resultou na diminuição do número de usuários e prejudicou a dinâmica desse mercado. Dos ônibus em circulação, aproximadamente 20,9% tinham em média cerca de 5 anos de uso, enquanto 56,2% tinham entre 6 e 15 anos de uso. Outros 22,9% da frota possuía mais de 16 anos de uso.



4.8.26. Nesse contexto, o programa do governo federal chamado "Caminho da Escola" tem se mostrado um importante aliado na produção e descentralização desses veículos, buscando melhorar a frota e a qualidade do transporte público nas cidades brasileiras[9].

4.8.27. Nos últimos 10 anos, especialmente após o período recessivo de 2015 e 2016 e a crise da covid-19, o mercado automotivo brasileiro tem vivenciado uma aparente contradição. Em um país com uma proporção habitante/veículo ainda distante dos mercados maduros, é surpreendente observar um crescimento tão modesto na frota em circulação, com taxas inferiores a 1,0% nos últimos três anos.

4.8.28. Essa situação pode ser explicada por diversas razões de natureza econômica: i) um aumento na taxa de desemprego nos últimos 5 anos, embora tenha havido algum alívio recentemente; ii) uma redução do poder de compra e um aumento na inadimplência das famílias; iii) um aumento na taxa de inflação durante a pandemia, seguida de resiliência nos anos seguintes; iv) o aumento dos custos de produção dos veículos; v) o aumento dos preços dos combustíveis até meados de 2022; e vi) o aumento da taxa básica de juros (Selic), o que afetou as condições de crédito. Todas essas variáveis têm contribuído para o cenário de crescimento contido na frota automotiva brasileira, apesar das expectativas iniciais de maior expansão[10].

Quadro I: Frota Circulante (em unidades)¹

Segmento	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Automóveis	26.537.978	28.629.421	30.898.766	32.992.248	34.712.948	35.621.014	35.996.611	36.430.823	37.098.280	37.970.401	38.149.197	38.235.585	38.358.829
Comerciais Leves	3.549.021	3.889.646	4.199.866	4.522.584	4.853.583	4.996.122	5.072.404	5.173.023	5.333.843	5.523.823	5.649.895	5.849.943	5.995.263
Cominhões	1.547.070	1.672.304	1.761.280	1.863.787	1.947.898	1.965.220	1.962.036	1.961.068	1.983.149	2.028.633	2.052.000	2.110.811	2.162.724
Ônibus	318.446	341.271	357.090	376.329	389.445	391.567	389.331	386.231	386.417	390.968	388.946	385.373	387.096
Total Automóveis	31.722.475	34.532.642	37.217.002	39.754.948	41.903.864	42.974.223	43.420.382	43.951.145	44.801.691	45.913.825	46.240.038	46.581.912	46.883.912
Motocicletas	10.415.729	11.551.280	12.318.092	12.904.611	13.350.842	13.593.202	13.529.204	13.286.420	13.121.015	13.099.707	12.877.610	12.870.983	13.335.988
Autoveículos + Motos	42.338.204	46.083.922	49.535.094	52.659.559	55.254.706	56.567.425	56.949.586	57.237.565	57.922.706	59.013.532	59.117.648	59.452.895	59.919.900

4.8.29. Pode-se observar, desse modo, que até o final do exercício de 2022, o Brasil possuía uma frota circulante de ônibus de 387.096 veículos, e que, em comparação com o período de 2021, houve retração do quantitativo total.

4.8.30. Destes, como demonstra o Relatório de Situação e Balança Comercial do Setor de Autopeças (Sindipeças), de 2023, 20,9% da frota de ônibus possuem até 5 anos de idade; 56,2% da frota possui entre 6 e 15 anos de idade; enquanto 22,9% da frota possui mais de 16 anos de idade e, dessa forma, ultrapassa qualquer cálculo de depreciação.

4.8.31. Vale lembrar que a depreciação é o declínio potencial de geração de serviços por ativos de longa duração, ocasionada pelos fatores de deterioração física, desgastes com o uso, e, não menos importante, por obsolescência do bem^[11].

4.8.32. Diante dos elementos mencionados, torna-se imperativa a adequada incorporação do consumo desses bens ao resultado do período por meio do mecanismo de depreciação, aderindo ao princípio contábil do regime de competência.

4.8.33. Nesse sentido, é crucial enfatizar que o reconhecimento da depreciação está intrinsecamente vinculado à identificação das circunstâncias que determinam o seu registro, de modo a refletir esse montante no resultado do ente através de uma variação patrimonial diminutiva (VPD). Para proceder com a depreciação, é fundamental que a base monetária inicial seja confiável, ou seja, o valor registrado deve refletir com precisão o valor justo dos ativos em questão.

4.8.34. Os ativos imobilizados estão sujeitos a depreciação durante sua vida útil, e a manutenção adequada desses ativos não afeta a aplicação do processo de depreciação. A mensuração da depreciação deve ser realizada mensalmente, a partir do momento em que o ativo se tornar disponível para uso, ou seja, quando estiver fisicamente presente e em condições de operação conforme planejado pela administração.

4.8.35. Por outro lado, caso o método de depreciação adotado seja o de unidades produzidas, a VPD de depreciação pode ser nula enquanto não houver produção ocorrendo.

4.8.36. A estimativa da vida útil econômica do item do ativo é definida conforme alguns fatores:

- Desgaste físico, pelo uso ou não;
- Geração de benefícios futuros;
- Limites legais e contratuais sobre o uso ou a exploração do ativo; e
- Obsolescência tecnológica.

4.8.37. Ao realizar a estimativa do tempo de vida útil de um determinado ativo, deve-se verificar:

- O tempo pelo qual o ativo manterá a sua capacidade para gerar benefícios futuros para o ente;
- Os aspectos técnicos referentes ao desgaste físico e a obsolescência do bem. Por exemplo, a utilização ininterrupta do bem pode abreviar a sua vida útil;
- O tempo de vida útil de um bem que possui a sua utilização ou exploração limitada temporalmente por lei e contrato não pode ser superior a esse prazo;
- A política de gestão de ativos da entidade, ao considerar a alienação de ativos após um período determinado ou após o consumo de uma proporção específica de benefícios econômicos futuros ou potencial de serviços incorporados no ativo, fazendo com que a vida útil de um ativo possa ser menor do que a sua vida econômica.

4.8.38. Nesse mesmo entendimento, a Lei nº 6.404, de 1976, vai no sentido descritivo e instruidor de como se dará o processo de depreciação, quando no art. 183, § 2º, "a", descreve: § 2º *A diminuição do valor dos elementos dos ativos imobilizado e intangível será registrada periodicamente nas contas de: a) depreciação, quando corresponder à perda do valor dos direitos que têm por objeto bens físicos sujeitos a desgaste ou perda de utilidade por uso, ação da natureza ou obsolescência;* esse entendimento busca conciliar com o valor justo do produto, sem menosprezar seu valor de uso residual.

4.8.39. Enquanto a Instrução Normativa RFB nº 1700, de 14 de março de 2017, com alterações^[12], traz no seu escopo a necessidade de depreciação para fins de valores fiscais até 4 exercícios financeiros para veículos de uso na área rural, enquanto os de área urbana gozam de 5 anos para depreciação (obviamente, sem vínculo com o valor real de uso, mas atrelando-se à necessidade fiscal de Declaração de IR e os processos de ajuste da base de cálculo nas empresas de lucro real), a depreciação para fins de IPVA, tributo essencialmente estadual, admite lançamentos contábeis sob a fiscalidade no período de até 15 anos, a depender da instrução da unidade federada competente para tal arrecadação (lembrando-se, portanto, que aqui o objeto é inverso: é a ampliação do poder de arrecadação da unidade federativa ao longo do tempo).

4.8.40. O critério de depreciação, portanto, não é claro; a regra também parece não guardar correlação entre os campos fiscais e contábil, que deve se guiar pela aproximação do valor real de uso.

4.8.41. Sob o olhar da técnica, portanto, não sendo possível assegurar com grande certeza na fiscalidade, a depender da unidade federada, também se permite assentar que de pronto, 22,9% da frota nacional não pode ser considerada como um bem de valor considerável para o seu registro contábil, uma vez que tenha ultrapassado o limite de mais de 16 anos de uso; outra questão é a dificuldade do Brasil em fiscalizar proibições de frotas obsoletas, as quais continuam a circular sem maiores detenções no trânsito, quanto tanto o urbano, quicá alcance a fiscalização nesse ponto os de uso rural.

Quadro IX: Idade de Frota de Ônibus

Idade	Ano	Frota
1	2022	17.988
2	2021	14.101
3	2020	13.794
4	2019	20.407
5	2018	14.629
6	2017	11.267
7	2016	10.656
8	2015	15.860
9	2014	24.977
10	2013	30.142
11	2012	25.828
12	2011	31.065
13	2010	24.914
14	2009	19.473
15	2008	23.271
16	2007	19.717
17	2006	16.676
18	2005	10.897
19	2004	10.546
20	2003	7.067
21	2002	6.141
22	2001	5.100
23	2000	3.406
24	1999	1.366
25	1998	2.060
26	1997	1.554
27	1996	1.242
28	1995	1.111
29	1994	505
30	1993	363
31	1992	315
32	1991	251
33	1990	92
34	1989	53
35	1988	41
36	1987	11
37	1986	7
38	1985	3

20,9% da frota de veículos tem até 5 anos de idade

56,2% da frota de veículos tem entre 6 e 15 anos de idade

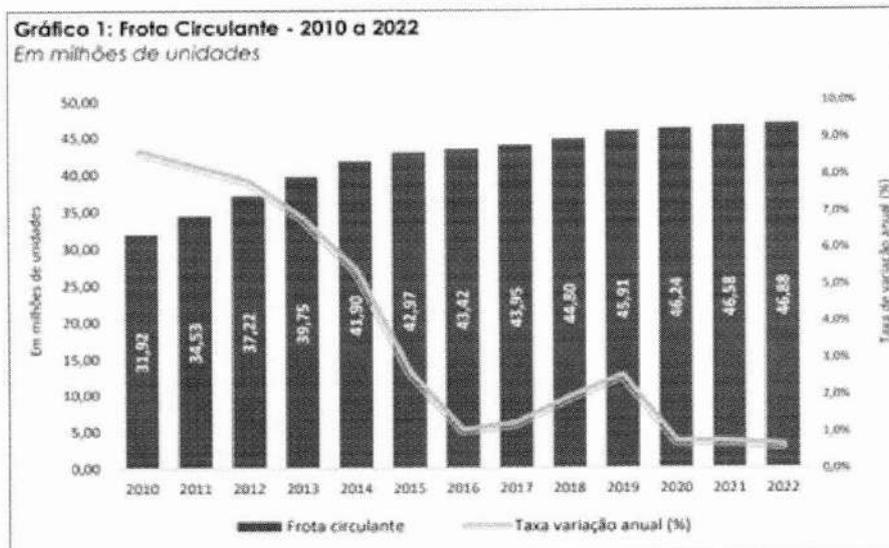
22,9% da frota de veículos tem 16 anos de idade ou mais

Fl. 87
 Rubrica
 PREFEITURA MUNICIPAL DE ITACARAÍ

4.8.42. O critério, portanto, de depreciação por fator de uso poderia ser um dos maiores pontos de inserção, caso o poder público dispusesse de definições claras para as avaliações da substituição de sua própria frota, pelo menos em nível de Governo como é o Federal. Contudo, não sendo possível uma clara metodologia nesse campo, parece razoável o critério de obsolescência como um determinante para a substituição[13].

4.8.43. Como se denota da Instrução Normativa nº 20, de 24 de setembro de 2020, popularmente conhecida como Proconve fase P8 (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – fase P8), a adequação, em função da diminuição dos graus de poluentes pelos veículos automotores, em adequação a outras normas internacionais, tal como a EURO VI, existe agora um processo de adequação e disponibilização ao mercado dos ônibus com tal selo de homologação do Proconve/Promot, para se denotar que o veículo não mais está obsoleto em razão das mudanças significativas de emissão de poluentes (as considerações ultrapassam até 95% de emissões de alguns componentes nocivos).

4.8.44. Portanto, considerando apenas o campo fiscal, em cálculo simples, pelo método mais conservador possível (utilizando-se a depreciação para mais de 15 anos, no uso dos estados e DF para o IPVA), 22,9% de 387.096 unidades, teríamos um potencial de renovação de frota de 88.645 ônibus; considerando a demanda do presente certame, em 14.900 ônibus escolares, representaria 16,81% do mercado que necessita ter a frota reposta (considerando nesse quesito apenas a função necessidade do mercado, não sua capacidade).



Fl. 88
Rubrica
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAIPAVA

4.8.45. Por outro lado, em 2022, o FNDE celebrou atas que totalizaram, ainda sob o viés do EURO V, 3.050 ônibus escolares (um dos menores quantitativos já disponibilizados, considerando que a disponibilização em 2021 havia sido de 7.000 veículos); dos 17.700 produzidos no exercício de 2022, tal montante, refri-se, um dos menores das licitações recentes para ônibus escolares do FNDE, representariam 17,23% do produzido pelo mercado (um dado que traduz no limite a factibilidade das quantidades, apenas observando a representatividade da necessidade – ainda sem adentrar a capacidade de produção).

4.8.46. Sob o viés da obsolescência, o Proconve L7 (veículos leves na fase 7, do ano de 2022), enquanto a atual fase (de veículos pesados – P8), sabe-se que apenas com a renovação da frota as metas de redução de emissão de gases podem ser de fato alcançadas[14]; a frota em suma é envelhecida, enquanto o setor frotista segue programas mais severos de renovação e manutenção da frota, o que permite uma renovação de 3 a 5 anos, enquanto aos autônomos a renovação em 20 anos de uso tem se tornado comum.

4.8.47. Outro ponto é o de não se ter a clara exigência do poder público para a renovação da frota como demanda normativa e de fiscalização, sequer para uma política tão essencial quanto o da renovação da frota escolar; assim, o Programa Caminho da Escola pode ser visto como mais uma política de indução que de obrigação do processo de uma disponibilização de frota adequada aos discentes, para o transporte e a locomoção até o ambiente escolar.

4.8.48. Desse modo, a despeito de uma norma cogente para a realização da renovação da frota escolar, é fato incontestável que a frota necessita ser atualizada, e, a depender da métrica utilizada, a necessidade poderia alcançar mais que o total a ser disponibilizado na presente licitação.

Quadro IV: Idade Média da Frota de Veículos e Motos

Segmento	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Automóveis	8 anos e 7 meses	8 anos e 7 meses	8 anos e 6 meses	8 anos e 6 meses	8 anos e 6 meses	8 anos e 11 meses	9 anos e 3 meses	9 anos e 4 meses	9 anos e 7 meses	9 anos e 10 meses	10 anos e 2 meses	10 anos e 3 meses	10 anos e 9 meses
Comerciais leves	8 anos e 5 meses	8 anos e 1 mês	7 anos e 3 meses	7 anos e 3 meses	7 anos	7 anos e 3 meses	7 anos e 9 meses	7 anos e 11 meses	8 anos e 2 meses	8 anos e 2 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 7 meses	8 anos e 9 meses
Comerciais	10 anos e 1 mês	9 anos e 7 meses	9 anos e 7 meses	9 anos e 6 meses	9 anos e 7 meses	10 anos	10 anos e 6 meses	11 anos	11 anos e 4 meses	11 anos e 7 meses	11 anos e 7 meses	11 anos e 11 meses	11 anos e 11 meses
Ônibus	9 anos e 7 meses	9 anos e 4 meses	9 anos	8 anos e 11 meses	8 anos e 11 meses	9 anos e 3 meses	9 anos e 6 meses	10 anos e 1 mês	10 anos e 4 meses	10 anos e 7 meses	10 anos e 7 meses	11 anos e 1 mês	11 anos e 3 meses
Total	8 anos e 8 meses	8 anos e 7 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 6 meses	8 anos e 7 meses	9 anos e 1 mês	9 anos e 4 meses	9 anos e 6 meses	9 anos e 8 meses	10 anos	10 anos e 3 meses	10 anos e 7 meses
Motocicletas	4 anos e 11 meses	5 anos e 1 mês	5 anos e 4 meses	5 anos e 6 meses	6 anos e 1 mês	6 anos e 5 meses	6 anos e 11 meses	7 anos e 4 meses	7 anos e 9 meses	8 anos	8 anos e 4 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 5 meses

4.8.49. Por outro lado, o critério necessidade nunca pode ser o único a imperar num modelo de compras nacionais. Para além de tal determinante, também compõe a função a questão da capacidade produtiva do mercado.

4.8.50. Sob o aspecto de capacidade, portanto, deve-se observar inicialmente a produção nacional, a fim de compreender qual poderia ser o arranjo do FNDE em um processo com o vulto que se projeta.

4.8.51. Como já se demonstrou, até o final do mês de junho, a produção de ônibus ficou em 9.539 unidades, a atender todo o mercado nacional; destes, considerando que produzidos no corrente ano e permitidos pelo Proconve 8 / EURO VI para exportação, 2.249 unidades foram disponibilizadas ao mercado externo; contudo, observando-se o licenciamento, 11.322 unidades foram objeto de comercialização no mercado nacional, em função de se ter feito possível a comercialização dos produzidos sob o EURO V até o mês de março, conforme acordado entre o IBAMA e o setor produtivo. Em suma, observando somente a produção, comparativamente ao mesmo período de 2022, há uma queda de 28,4% da produção.

4.8.52. Dentre os fatores para a presente queda, pode-se destacar a entrada do Proconve 8, que traz inúmeras alterações no chassi sob o aspecto de emissões; também o fato de as montadoras estarem ainda sofrendo com o reestabelecimento da cadeia de fornecedores, o que tem prejudicado inclusive na perenidade de funcionamento do setor, lembrando que em abril do exercício foram obrigadas as montadoras a concederem férias coletivas; não menos importante ressaltar que até o final de março, deu-se prioridade ao escoamento de parte da produção do exercício de 2022, ainda na EURO V.

4.8.53. Como também já se sinalizou[15], a produção em 2022 foi de 31.664 veículos; destes, 5.213 unidades foram exportadas; por fim, 17.357 veículos foram comercializados nacionalmente, conforme dados de licenciamento; permitindo-se aduzir, desse modo, que no mínimo 9.094 veículos (ônibus) ficaram em situação de “pátio/estoque”, o que pode ter cooperado com a evolução no presente exercício do quantitativo de licenciamentos, a maior que a produção do período.

4.8.54. Desse modo, em razão da projeção do mercado (Anfavea), como também já mencionado, para o presente exercício, ainda que haja uma projeção de produção similar, ou com redutor percentual de produção geral[16], deve-se tecer algumas considerações para com a presente compra nacional.

Fl. 89
Administração Pública
IN. TRAF. RES.

4.8.55. Analisando-se minuciosamente os prazos apontados nos Cadernos de Informações Técnicas e no Anexo do Controle de Qualidade[17], os prazos se encontram dilatados para a 1ª Etapa do Controle de qualidade, após a definição de uma possível proposta mais vantajosa, justamente em função da entrada em vigor de dois elementos essenciais, que inexistiam nos pregões passados: a questão da nova sistemática de emissão, pelo Proconve 8, bem como a questão da climatização, que inexistia nos modelos anteriormente trabalhados.

4.8.56. Dessa forma, o prazo para entrega documental pelo fornecedor referente à Fase 1 da 1ª etapa ampliou-se de 10 para 20 dias e a análise dessa documentação pela equipe técnica do FNDE será em até mais vinte dias, ou conforme apresentar antecipadamente a licitante possivelmente vencedora do item; e a análise do protótipo, em até 100 dias, considerando todas as alterações pretendidas, ou antecipadamente, caso a licitante assim demonstre capaz de realizar os testes.

4.8.57. Assim, somados os prazos daria 120 dias, é certo que o prazo ultrapassará o presente exercício, ocasionando um processo de produção que se iniciará neste exercício, mas se findará tão somente em 2024. Sob tal aspecto, verifica-se que a Administração Pública está adotando o princípio da boa fé e do aumento da competitividade, pois proporcionou prazo para que todos os interessados possam participar do certame em igualdade de condições, devido as mudanças ocorridas nestes modelos de ônibus e pelo fato do prazo para emissão do CAT ser de até sessenta dias, conforme disposto no art. 5º da Portaria SENATRAN nº 990, de 1º de agosto de 2022.

4.8.58. Quanto ao uso de índices, vale mencionar análise quanto aos preços das indústrias extrativas e de transformação - IPP, uma vez que a indústria geral teve variação de -2,72% (média), quando comparado a maio de 2023. No acumulado do ano, a indústria de transformação tem um período deflacionário de 6,47%, sem, contudo, ter-se apresentado uma redução do comparativo anterior ao advento da Covid-19. Assim, dentre as indústrias de transformação, conforme encarte "C", "29 - Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias", o setor ainda possui reflexo inflacionário (4,74% no acumulado deste ano).

4.8.59. Entende-se que no atual cenário constitui tarefa difícil projetar valores apenas com base em índices inflacionários. Mas, por outro lado, considerar na pesquisa apenas valores obtidos diretamente de fornecedores, em um mercado com número restrito de concorrentes, representa um incremento ao risco de sobrepreço. Neste caso, parece razoável que a aplicação da regra pelo coeficiente de variação sobre uma cesta de preços balanceada, construída a partir de parâmetros distintos de pesquisa, implicaria preços estimados com menor possibilidade de vieses.

4.8.60. Nessa direção, a equipe procedeu uma busca de parâmetros distintos de pesquisa com viés de melhor pautar a administração pública, levantando preços nominais e atualizados resultantes dos últimos três pregões realizados para aquisição dos ônibus escolares, objeto do Pregão nº 02/2022 em curso, considerando o Índice de Preços ao Produtor - IPP. Para esse levantamento, como método de atualização, utilizou-se os preços nominais dos itens ORE 3, ORE 2, ORE 1 e ORE 1 (4x4), obtidos nos Pregões Eletrônicos nº 19/2017, 11/2019 e 06/2021, e calculou a inflação acumulada do período baseado no IPP. O resultado para cada item previsto para o Pregão nº 02/2022, pode ser constatado na Planilha de levantamento de Preços (SEI nº 3676507).

4.8.61. Destaca-se que o IPP também foi pontuado na análise inicial da CGU (SEI nº 2817142), como um indicador adequado para uso em estimativas de preços, nesses casos. Corroborando com esse entendimento juntamos o descritivo (SEI nº 3676530 – disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9282-indice-de-precos-ao-produtor-industrias-extrativas-e-de-transformacao.html>, pesquisa feita em 11/03/2022), justificando sua utilização pois esse Índice se refere a insumos de fabricação de veículos automotores, acessórios e demais componentes relacionados a fabricação de ônibus e chassi motorizados, e adota a subdivisão do IPP CNAE 2.0 categoria "C Indústrias de Transformação", a qual representa a indústria metal mecânica, fabricação de veículos automotores, fabricantes de componentes veiculares e similares, abarcando nesse caso os ônibus escolares, objeto desse certame.

Tabela 2 - Índice de Preços ao Produtor, variação segundo as Seções e Atividades de Indústria, Brasil, últimos dois meses

Seções e Atividades	Variação (%)					
	M/M.		Acumulado no Ano		M/M.	
	Maio/2023	Jun/2023	Maio/2023	Jun/2023	Maio/2023	Jun/2023
Indústria Geral	2,88	-2,72	-3,84	-6,48	-8,02	-12,37
B - Indústrias Extrativas	-8,32	-10,52	4,82	-6,20	-26,15	-31,95
C - Indústrias de Transformação	-2,53	-2,33	-4,24	-6,47	-7,95	-11,21
10 - Fabricação de produtos alimentícios	-1,43	-3,35	-1,76	-5,04	-2,40	-7,58
11 - Fabricação de bebidas	0,42	-0,82	7,95	7,28	14,09	13,21
12 - Fabricação de produtos do fumo	-1,65	-0,48	-1,75	-2,22	10,15	8,02
13 - Fabricação de produtos têxteis	-0,99	-1,13	-2,82	-3,82	-1,69	-3,87
14 - Confecção de artigos do vestuário e acessórios	-0,67	0,13	6,17	-6,31	5,90	10,10
15 - Preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados	-1,25	-0,77	-1,81	-2,56	-6,85	-7,44
16 - Fabricação de produtos de madeira	-0,83	-1,85	-3,15	-4,95	-11,87	-13,34
17 - Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	-3,47	-4,40	13,10	-16,93	-5,27	-10,60
18 - Impressão e reprodução de gravações	-0,02	0,82	2,24	3,06	11,20	8,13
19 - Fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	-10,47	-6,32	-18,12	-23,30	-28,05	-35,21
20B - Fabricação de sabões, detergentes, produtos de limpeza e artigos de perfumaria	0,10	0,77	-0,20	0,56	8,92	9,77
20C - Fabricação de outros produtos químicos	-5,73	-5,01	-12,60	-16,98	28,45	-32,38
21 - Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos	-0,10	-0,03	3,07	3,05	1,75	2,87
22 - Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	-0,37	-1,20	-1,07	-2,26	-4,53	-5,52
23 - Fabricação de produtos de minerais não metálicos	-0,98	1,36	-2,35	-1,03	4,10	3,25
24 - Metalurgia	-2,32	-0,90	-1,58	-2,46	-16,87	-16,53
25 - Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	-2,20	-0,03	-1,90	-1,93	-8,39	-5,93
26 - Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	-1,34	0,19	-1,78	-1,59	-1,84	-2,86
27 - Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	-1,74	0,42	-0,97	-1,38	0,33	-0,74
28 - Fabricação de máquinas e equipamentos	0,67	-0,89	1,03	0,13	8,44	6,78
29 - Fabricação de veículos automotores, rebocadores e carrocerias	0,65	-0,37	1,91	1,53	5,84	4,74
30 - Fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores	0,60	-1,85	-1,75	-3,57	5,01	0,99
31 - Fabricação de móveis	-0,20	-0,35	2,46	2,10	1,37	0,75

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coord. de Estatísticas Corporativas em Empresas

Fl. 30
Rubrica
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITACASEM

4.8.62. No acumulado, desde o último pregão, para os itens específicos ali colocados, o índice apresentou incremento de 9,7%, enquanto os itens no acumulado até 2021 apresentaram um incremento de 17,4%.

4.8.63. Tais valores de projeção representam tão somente a possibilidade incremental do setor, que continua apresentando elevação de preços em componentes, peças e cadeia de valores funcionais dos componentes.

4.8.64. Apesar de a Administração não ter como medir de forma precisa, há se considerar que o setor automotivo foi impactado pela variação cambial e pela pandemia do Covid-19, por utilizar alguns componentes com preços em moeda estrangeira (dolarizados), como é o caso dos minérios de ferro e das resinas termoplásticas, podendo elevar os custos de produção, em caso de alta forte, como a que se tem observado no corrente ano.

4.8.65. O minério de ferro (Thomson Reuters Datastream, World Bank.), não obstante a acentuada diminuição ocorrida entre julho e outubro de 2022, teve um aumento expressivo entre os meses de novembro de 2022 e março de 2023, conforme demonstrado abaixo: (<https://www.indexmundi.com/pt/pre%EF7os-de-mercado/?mercadoria=min%3a9rio-de-ferro&meses=12&moeda=brl>).

Mês	Preço	Taxa de variação
abr 2022	7,20	-
mai 2022	6,55	-9,14%
jun 2022	6,58	0,48%
jul 2022	5,83	-11,38%
ago 2022	5,60	-3,97%
set 2022	5,22	-6,73%
out 2022	4,86	-6,88%
nov 2022	4,92	1,13%
dez 2022	5,86	19,28%
jan 2023	6,36	8,43%
fev 2023	6,60	3,76%
mar 2023	6,70	1,53%

4.8.66. Além disso, algumas informações mencionadas na 254ª Reunião do Comitê de Política Monetária (<https://www.bcb.gov.br/publicacoes/atascopom/03052023>), ocorrida nos dias 02 e 03 de maio de 2023, apontam para projeções de inflação de preços administrados à ordem de 10,8% para 2023 e 5,2% em 2024. O Copom decidiu também manter a taxa básica de juros em 13,75% a.a.

5. DAS MELHORIAS NAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

5.1. Com vistas a proporcionar maior segurança e conforto para estudantes e motoristas, destacamos as seguintes melhorias que serão implementadas neste novo pregão: instalação de sistema de climatização (ar-condicionado) para todos os tipos de ônibus e sistema de transmissão automática ou automatizada em lotes menores. Ambos os assuntos foram amplamente debatidos em visitas técnicas aos fornecedores de chassis, encarroçadoras, montadoras e demais parceiros fornecedores de componentes e consolidados em Reunião Técnica realizada no período de 07 a 09 de março de 2023, conforme Processo SEI nº 23034.027041/2022-75.

5.1.1. No detalhe foram 29 aperfeiçoamentos, conforme registrado no referido Processo, a saber:

- I - Alteração do Protetor de Cárter;
- II - Alteração nos parâmetros de pintura;
- III - Melhoria e padronização das adesivagens;
- IV - Alteração na altura do lacre da porta de emergência;
- V - Alteração e estabelecimento de procedimentos para impedir movimentação do veículo com portas abertas;
- VI - Estabelecimento de teste de segurança para verificação de pressão antesmagamento da porta;
- VII - Exclusão de Pega-mão;
- VIII - Melhoria das condições de iluminação interna e externa do veículo;
- IX - Alteração do assoalho do veículo para material antiderrapante;
- X - Alteração de sistemática de proteção de fiação do Dispositivo de Poltrona Móvel (DPM);
- XI - Necessidade de inclusão de novos perfis de transposição de fronteiras no DPM;
- XII - Alteração na disposição da ventilação de teto;
- XIII - Adequações de regulagem de cinto do motorista;
- XIV - Alteração nas poltronas acessíveis;
- XV - Revisão de itens de segurança, como o apoio de braço em bancos sobre a caixa de rodas;
- XVI - Alteração para cintos retráteis nas poltronas dos estudantes;
- XVII - Novo compartimento para guarda de colete torácico;
- XVIII - Nova sistemática para fixação da cadeiras de rodas;
- XIX - Inclusão de espaço para segunda cadeira de rodas;
- XX - Adequação do atenuador sonoro noturno;
- XXI - Melhoria com inclusão de entradas USB nas poltronas dos estudantes;
- XXII - Alteração na sistemática de operação de saída de emergência;
- XXIII - Adequação dos martelos das janelas de emergência;
- XXIV - Inclusão de ar-condicionado;
- XXV - Inclusão de instalação prévia para Wi-fi;
- XXVI - Estudos para inclusão de componentes de rastreamentos dos veículos;
- XXVII - Inclusão de Pneu trativo;
- XXVIII - Estudos para alteração do sistema limitador de velocidade de 70km/h na descida;
- XXIX - Alteração do sistema para transmissão automática.



5.1.2. Ademais, a partir de 2023, deve chamar atenção a mudança estrutural do chassi dos ônibus pelo Proconve P8, ou seja, mudança do sistema Euro 5 para o Euro 6, de que trata as novas exigências para Fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, no controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário, estabelecidos pela Resolução CONAMA Nº 490 de 16/11/2018, obrigatórias para comercialização de veículos movidos a diesel.

5.2. A CAPACIDADE OPERACIONAL DE VERIFICAÇÃO DA QUALIDADE DOS VEÍCULOS

5.2.1. Durante a execução do Programa, o FNDE atuou junto ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), por meio de Termos de Cooperação e transferência de recursos para viabilizar a verificação da qualidade de veículos após a produção, e antes da entrega ao Estado e Município que adquiriu o veículo. No período de 2014 a 2020 foram firmados os seguintes Termos:

Tabela 12 - Termos de Cooperação entre FNDE/Inmetro - 2019/2020

Unidade Proponente: 183023 / Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - INMETRO					
Termo	SIAFI	Título / Objeto da despesa	Coordenação	Vigência inicial	Vigência fim
8573	698328	Controle de Qualidade dos ônibus do Programa Caminho da Escola – 2019	Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras	25/10/2019	30/12/2020
7308	693793	Controle de Qualidade dos ônibus do Programa Caminho da Escola - 2018	Coordenação-Geral de Articulação e Contratos	28/05/2018	30/12/2018

Unidade Proponente: 183023 / Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - INMETRO					
Termo	SIAFI	Título / Objeto da despesa	Coordenação	Vigência inicial	Vigência fim
6092	691308	Termo de Cooperação - 2017	Gabinete	23/11/2017	30/12/2017
3914	686824	Controle de qualidade de veículos e equipamentos - caminho da escola	Coordenação-Geral de Articulação e Contratos	01/07/2016	30/12/2016
1487	678862	Controle de qualidade de veículos e equipamentos - caminho da escola	Coordenação-Geral de Articulação e Contratos	25/04/2014	25/04/2015

Fonte: SIMEC/TED e SIGEF/MEC



5.2.2. Os registros de prestação de contas dos termos informam que todos os veículos adquiridos pelo Programa Caminho da Escola foram vistoriados no momento da entrega ao ente governamental, recebendo o selo de qualidade do Inmetro. Esse serviço foi possível pela capacitação e atuação da equipe estadual disponível na rede do Instituto, e corroboram para entender que o Inmetro teve condições de realizar as inspeções nos veículos demandados pelos Pregões Eletrônicos e adquiridos pelas Atas de Registro de Preços.

5.2.3. Após o termo vencer não houve nova pactuação, pois, estava sendo aguardada a publicação do novo decreto do Programa Caminho da Escola que tramitava no Ministério da Educação. O Decreto 11.162/2022 foi publicado em 4 de agosto de 2022 e prevê:

Art. 4º Compete ao FNDE:

(...)

VII - estabelecer o modelo de inspeção dos ônibus escolares do Programa Caminho da Escola, realizada por organismos de inspeção acreditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro na área da segurança veicular;

(...)

Art. 6º Compete ao Inmetro auxiliar o FNDE, quando solicitado, na definição das características e das especificações técnicas dos ônibus, das bicicletas e dos capacetes escolares a serem adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola.

Art. 7º Compete aos organismos de inspeção acreditados pelo Inmetro na área da segurança veicular realizar as inspeções de protótipo, de recebimento e de entrega dos ônibus escolares adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola.

5.2.4. Diante do novo decreto não há necessidade de firmar Termos de Cooperação e transferência de recursos para viabilizar a verificação da qualidade de veículos após a produção, e antes da entrega ao ente federado.

5.3. ANÁLISE DA SOLUÇÃO ATUALMENTE UTILIZADA PELO FNDE.

5.3.1. Os estudos realizados por esta equipe de planejamento tiveram a finalidade de identificar e mostrar se a solução e os valores praticados nos órgãos para a aquisição do mesmo produto, visto que não está em discussão nesta contratação, uma nova modelagem devido ao Registro de Preços Nacional anterior já ter sido considerada adequada ao cumprimento do objetivo de aquisição de ônibus escolares padronizados, com segurança e qualidade.

5.3.2. Destaca-se ainda que foi realizada a revisão da metodologia de preços dos itens e apresentado um Procedimento Operacional (POP), SEI 3643756, para padronizar o formato de estimativa de quantidades, e embasar a pesquisa de preços, seguindo a Instrução Normativa nº 65 de 07 de julho de 2021, do antigo Ministério da Economia, que dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratações de serviços em geral, no âmbito da administração pública, e define e, seu artigo 5º a utilização do Painel de Preços ou banco de preços; aquisições e contratações similares de outros entes públicos, dados de pesquisa em mídia especializada e pesquisa direta com no mínimo 3 (três) fornecedores, para determinação de preço estimado em processo licitatório.

5.3.3. Diante dos fatos apresentados, a única solução que a equipe de planejamento apresenta será a mesma já utilizada no FNDE, de adesão à Registro de Preços Nacional, com contratação por demanda e unidade identificada pelos entes subnacionais.

5.4. JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

5.4.1. Devido à natureza da licitação, a contratação ocorrerá por meio de adesão à Registro de Preços Nacional, após definição de demanda e unidade necessária pelos entes federados. Esta é a solução que já está inserida no âmbito do FNDE e que tem se mostrado bastante eficaz no que diz respeito a melhor execução e maior produtividade. Devido a economia e a praticidade para os órgãos participantes da compra nacional.

5.4.2. O Registro de Preços Nacional para ônibus escolares é imprescindível à realização das ações pelos entes federados participantes do Programa Caminho da Escola, que constituem a área de competência legal do Órgão, conforme dispõe o Decreto nº 11.196/2022, para prestar assistência técnica e financeira por meio do apoio à manutenção escolar.

5.4.3. A oferta de transporte escolar é de grande relevância para a sociedade, considerada uma importante ação para universalizar a educação brasileira, promover a acessibilidade e a garantia do acesso e permanência dos alunos nos estabelecimentos de ensino.

5.4.4. Com o encerramento dos saldos das Atas do último registro de preços faz se necessária a realização imediata do certame, sob pena de prejuízo ao desenvolvimento das atividades do Programa Caminho da Escola, às redes de ensino, e principalmente aos estudantes que necessitam de apoio para locomoção entre sua casa e a escola.

5.4.5. Acredita-se que este modelo de registro de preços nacional, já utilizado, torna o processo mais enxuto e reduz desperdícios de tempo e informação, facilitando a gestão administrativa e o gerenciamento de riscos com redução de procedimentos administrativos e de fiscalização, além de se reduzir custos financeiros para as Administrações das três esferas de governo.

6. DA JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO E DA REGIONALIZAÇÃO DOS ITENS

6.1. Após a realização dos estudos necessários, verificou que a divisão de cada item com características semelhantes por região perderíamos a economia de escala com a divisão dos item em regiões o que poderia encarecer o preço do produto, tornando o registro de preço nacional ineficiente e desvantajoso, dessa forma ficou previsto que cada item será licitado para atendimento nacional.

6.2. Uma das justificativas é que há alta concentração de mercado no setor produtivo de ônibus, o que implica cuidados durante o planejamento da contratação. Recomendando neste sentido realizar a licitação por item, de modo a estimular a competitividade entre os possíveis fornecedores.

6.3. Além disso, a localização das fábricas - concentram-se no Sul e Sudeste - é um ponto que, se acaso não fosse observado, poderia encarecer o valor do ônibus adquirido em regiões mais afastadas, como Norte e Nordeste.

6.4. Desta forma, esta equipe de planejamento sugere que a licitação seja realizada por "item" adotando como critério de julgamento o "menor preço por item", conforme disposto na Súmula nº 247 do TCU. Esse critério visa assegurar a economicidade do registro de preço nacional, por meio de incentivo a competitividade entre os licitantes que atuam neste mercado.

SÚMULA Nº 247

É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade.

7. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE

7.1. Para realizar a estimativa de quantidade de ônibus escolar para esse certame a área requisitante considerou a quantidade de veículos necessária para atendimento das demandas por veículos escolares já pactuadas nos dois últimos ciclos do Plano de Ações Articuladas (PAR/SIMEC), somada às analisadas tecnicamente, com status de aprovadas e que estão represadas no PAR, e também a quantidade de veículos para atender aos entes federados que solicitarem adesão de ônibus escolares, para aquisição com seus recursos próprios, durante o ano de vigência das Atas de Registro de Preços do Programa Caminho da Escola.

7.2. Seguindo essa direção, a definição dessa estimativa de quantidade de ônibus escolares seguiu a metodologia descrita no Procedimento Operacional (POP) SEI 3676731.

7.3. METODOLOGIA

7.3.1. DADOS DE BASE

7.3.1.1. O cálculo para composição do planejamento do quantitativo de veículos escolares, com vistas à realização do Pregão Eletrônico, via RPN/FNDE, do Programa Caminho da Escola, considerará as seguintes variáveis:

- a) Quantidade de veículos pactuados pelo Plano de Ações Articuladas (PAR) nos ciclos 3 e 4, referentes ao período de 2017 a 2022 e que até o momento não foram adquiridos pelos entes federados por meio de adesão à Ata de Registro de Preços do Programa Caminho da Escola;
- b) Quantidade de veículos já aprovada tecnicamente no PAR 4, no ano de 2022, que aguardam disponibilidade orçamentária para pactuação, fruto de ranking realizado conforme metodologia prevista na Resolução CD/FNDE nº 1, de 2021 – Art. 6º;
- c) Série histórica de 2018 a 2022, referente a quantidades de veículos adquiridos pelos entes federados considerando as fontes de recursos das aquisições, quais sejam: recursos próprios e recursos do FNDE;
- d) Quantidade de veículos escolares indicada pelos estados da federação que apresentaram intenção de aquisição com recursos próprios; e
- e) Cálculo do Custo Estudante na aquisição, por tipo de ônibus escolar, considerando seu valor unitário e capacidade, com base no Pregão Eletrônico nº 6/2021.

7.3.2. DADOS DE BASE: FONTES

I - **ITENS I e II** - Os quantitativos referentes à soma das quantidades levantadas pendentes de atendimento, por tipo de ônibus escolar, constantes da aba "consolidada" da Planilha SEI 3477333, são:

- a) filtro 1 – PAR 3: já pactuado (empenhado): entes federados que possuem processo e empenho, e sem contrato firmado: **total de 1.549 unidades** pactuadas e empenhadas;
- b) filtro 2 – PAR 4: já pactuado (empenhado): entes federados que possuem processo e empenho, e sem contrato firmado: **total de 727 unidades** pactuadas e empenhadas; e
- c) filtro 3 – PAR 4: demanda analisada e aprovada tecnicamente: entes federados ainda sem processo formalizado e empenho, no ano de 2022: **total de 2.355** (conforme disposto na Nota Técnica nº 3600366/2023/CGPTE/DIRAE - SEI 3600366) unidades aprovadas do ponto de vista do mérito da demanda apresentada pelo ente federado.

II - **ITEM III** - Série histórica de 2018 a 2022, aquisição com recursos próprios dos entes federados, e com recursos do FNDE/MEC. Dados dos anos 2018 e 2019, obtidos a partir da planilha denominada série histórica execução 2008 a 2019 (SEI 3644122), com base nos dados disponíveis no painel Simec e Sigef. Já a série histórica dos anos 2020 a 2022 está disponível no link: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojOGFwM2M1M2U0YzhmZS00NzkyLWlyZDMtMDIyYTYgYmRjZjY5IiwidCI6ImNmODQzLWUwMTItNGE5ZC05NW>

III - **ITEM IV** - Cálculo do custo estudante em relação ao tipo de veículo como forma de garantir o incentivo de produção com melhor custo-benefício, estimular a competitividade, a redução do preço unitário e o volume total de recursos investidos. Toma por base o Pregão 06/2021, último em que todos os tipos foram licitados.

IV - **ITEM V** – Quantitativos referentes à intenção de aquisição de veículos escolares com recursos próprios pelos estados da federação, obtidos em pesquisa realizada no mês de maio/2023, por este FNDE, Ofício nº 6615/2023/Diapo/ChefiaGabin/Gabin-FNDE.

7.4. QUANTITATIVOS POR COMPONENTES DE TRANSMISSÃO (MANUAL, AUTOMÁTICA OU AUTOMATIZADA)

7.4.1. A tabela abaixo sintetiza a estimativa dos quantitativos por tipo de veículos e transmissão, totalizando 16.300 ônibus escolares como proposta para a realização de pregão eletrônico pelo Registro de Preços Nacional RPN/FNDE, no ano de 2023.

Tabela 13 - Quantidades estimadas por tipo (ORE e ONUREA) e por transmissão.

Veículo	Mecânica	Automática	Automatizada	Total
ORE 3	3.500	180	180	3.860
ORE 2	3.600	150	150	3.900
ORE 1	4.000	180	180	4.360
ORE 1 4X4	1.000	100	-	1.300
ORE 0 4x4	400	--	--	400
ONUREA PA	1.600	100	100	1.800
ONUREA PB	800	40	40	880
Total	14.900	750	750	16.300



8. ESTIMATIVA DE PREÇOS OU PREÇOS REFERENCIAIS

8.1. As estimativas foram embasadas nos parâmetros de pesquisa de preços definidos pela Instrução Normativa nº 65, de 7 de julho de 2021, da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do antigo Ministério da Economia, seguindo os procedimentos administrativos básicos para a realização de pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em geral.

8.2. Considerando as recomendações emanadas pelo Tribunal de Contas da União (SEI 3596799), bem como em função da estratégia adotada pela Administração Pública, adotar-se-ão preços sigilosos, baseados no estudo construído e pormenorizado na **Nota Técnica de Pesquisa de Preço Cpcom 3676122**.

8.3. Após análise preliminar da CGU por meio da Nota Técnica nº 2728/2023/CGEBC/DS/SFC (SEI 3698021), vale trazer à baila os seguintes riscos a fim de complementar a Nota Técnica de Pesquisa de Preço Cpcom 3676122:

- e elevar o preço para regiões mais distantes dos centros produtores;
- preços mais altos para os entes mais distantes prejudica exatamente aqueles que têm menos possibilidade orçamentária e financeira;
- o Registro de Preço Nacional tem como um dos objetivos universalizar o atendimento criando instrumentos que permitam aos entes federados fazerem a complementação ou renovação de suas frotas escolares a um custo mais baixo;
- possibilidade de ter regiões sem propostas/desertas e portanto sem atendimento;
- o Registro de Preço Nacional retira a possibilidade de os entes mais próximos dos centros produtores, Sul e Sudeste, terem vantagens no acesso ao programa; e
- esse formato de Registro de Preço está consolidado desde 2008 e qualquer alteração poderá significar a descontinuidade do programa em especial para os entes onde estão os estudantes que têm as piores condições de acesso a educação.

8.4. Ainda vale destacar que os fornecedores participantes do certame poderão utilizar a tabela de quilometragem admitida dos Cadernos de Informações Técnicas, disponíveis no Encarte B e C do Termo de Referência (SEI 3691938), para calcularem seus custos quanto ao frete e demais questões logísticas. Ressalta-se que a quilometragem poderá ter uma variação para até mais 20% desde que o trajeto de entrega utilizado da origem até o destino assim o justifique, e desde que seja ajustada previamente com o Contratante.

8.5. De tal forma não será gerado nenhum custo admissional ao valor do ônibus registrado, pois, conforme disposto no item 5.6 do Termo de Referência (SEI 3691938): "O transporte e a entrega dos veículos são de responsabilidade da contratada e deverão ser entregues conforme quantitativos e endereços dos destinatários a serem fornecidos à contratada, pela contratante, por ocasião da celebração do instrumento contratual."

8.6. Com tal estratégia, o FNDE consegue obter melhores preços e fazem com que as regiões menos favorecidas, como Norte e Nordeste, também podem adquirir ônibus com preços competitivos e vantajosos em igualdade de condições com as demais regiões do país.

8.7. No atual cenário constitui tarefa difícil projetar valores apenas com base em índices inflacionários. Mas, por outro lado, considerar na pesquisa apenas valores obtidos diretamente de fornecedores, em um mercado com número restrito de concorrentes, em que os quantitativos registrados são vultuosos e com impacto relevante representa um incremento ao risco de sobrepreço. Configura-se a importância da inclusão, no Termo de Referência, da adoção do sigilo dos valores estimados ou máximos aceitáveis e o modo de disputa aberto e fechado, conforme previsão contida respectivamente nos arts. 15 e 31 do Decreto nº 10.024/2019.

9. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO QUANDO NECESSÁRIA PARA INDIVIDUALIZAÇÃO DO OBJETO

9.1. Para efeito de julgamento dos preços no Pregão Eletrônico, o critério deverá ser "Menor Preço por Item", obtidos pelo fracionamento geográfico do país, conforme abrangência, composições e quantidades estimadas.

- 9.2. Após o julgamento dos preços no Pregão Eletrônico, as adesões à Ata de Registro de Preços poderão ser realizadas pelos entes federados, desde que respeitada à abrangência geográfica e o quantitativo do item definido.
- 9.3. Para o monitoramento do certame foi elaborado o Mapa de Riscos com a descrição dos riscos que podem levar ao fracasso da realização do certame, caso os ajustes não ocorram em seu devido tempo, envolvendo os processos de registro de preços anual, desde o planejamento, realização de pregão, até a gestão da Ata de Registro de Preços, foi elaborado o Mapa de Risco (SEI nº 3674122).
- 9.4. E, por fim, considerando tratar-se de fornecimento a ser prestado realizado fora das dependências do FNDE, no âmbito dos Estados e Municípios, não há providências para a adequação do ambiente desta instituição.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

- 10.1. Não existem contratações correlatas ou interdependentes, pois se trata de registro de preço nacional de ônibus escolares para atendimento as necessidades dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

11. RESULTADO PRETENDIDO

- 11.1. Espera-se que o registro de preços promova a continuidade da disponibilidade de ônibus escolar aos estudantes que necessitam se locomover entre suas residências e escolas cuja relevância está baseada na melhoria das condições escolares. Além disso, pretende-se alcançar os seguintes benefícios.

BENEFÍCIOS DIRETOS	BENEFÍCIOS INDIRETOS
Garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos da educação básica, que necessitam de transporte escolar nos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.	Maior nível de escolaridade dos estudantes
Incentivar a renovação da frota, favorecer critérios de segurança e a padronização dos veículos utilizados no transporte escolar.	Estudantes transportados com segurança e qualidade
Continuidade na assistência técnica e financeira para subsidiar o Distrito Federal, os Estados e os Municípios a cumprirem com a obrigação de fornecer transporte escolar para alunos da educação básica das redes públicas de ensino.	Economia de recursos, facilidade na aquisição, coordenação e monitoramento dos veículos adquiridos.

12. DAS PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO

- 12.1. Considerando tratar-se de registro de preço para aquisição de ônibus escolares por entes federados, não se verifica a necessidade de providências específicas a serem adotadas pelo FNDE previamente à pactuação da ata de registro de preço.

13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

- 13.1. Os critérios e práticas de sustentabilidade encontram-se dispostos no item 3.11 desse estudo técnico preliminar.

14. DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

- 14.1. O objeto desta licitação se apresenta como um bem comum à luz da legislação, por se tratar de um bem que foi descrito com especificações usuais no mercado, o que ficou demonstrado na pesquisa feita com empresas do setor, além de contar com padrões de desempenho objetivamente detalhados neste ETP, de modo a possibilitar que a concorrência se dê, unicamente, com base no critério de preço. Para reforçar esse entendimento, citamos parte do relatório e voto do Ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União – TCU, no Acórdão nº 313/2004 Plenário, a respeito dessa temática, *in verbis*:

"(...) Tendo em vista o disposto no art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.520/2002, acima citado, bem comum é aquele para o qual é possível definir padrões de desempenho ou qualidade, segundo Especificações usuais no mercado. Destarte, o bem em questão não precisa ser padronizado nem ter suas características definidas em normas técnicas. Da mesma forma, não se deve restringir a utilização do pregão à aquisição de bens prontos, pois essa forma de licitação também pode visar à obtenção de bens produzidos por encomenda. (Relatório do Ministro Relator)

(...)

"(...) Concluindo, saliento que, ao perquirir se um determinado bem pode ser adquirido por intermédio de um pregão, o agente público deve avaliar se os padrões de desempenho e de qualidade podem ser objetivamente definidos no edital e se as especificações estabelecidas são usuais no mercado. Aduzo que o objeto da licitação deve se prestar a uma competição unicamente baseada nos preços propostos pelos concorrentes, pois não haverá apreciação de propostas técnicas. Caso essas condições sejam atendidas, o pregão poderá ser utilizado. (Voto do Ministro Relator)."

- 14.2. A realização do presente registro de preços fundamentando-se no inciso III do artigo 3º do Decreto nº 11.462/2023, haja vista que se trata de uma ação em atendimento aos Estados, DF e Municípios no âmbito do Programa Caminho da Escola.

- 14.3. Considerando os elementos obtidos nos estudos preliminares realizados, esta Equipe de Planejamento avalia como viável o procedimento do RPN para eventual aquisição de ônibus escolar pelos municípios, estados e Distrito Federal, no âmbito do Programa Caminho da Escola.

- 14.3.1. Declaramos que o registro de preço nacional é viável e razoável, considerando os elementos colhidos durante os Estudos Preliminares. (Art. 6º, IN 58/2022).

[1] A atuação do programa caminho da escola no município de Cuitagi/PB: significações para a educação do campo / Larissa Amaro Dos Santos. - João Pessoa, 2021.

[2] <https://www.esss.co/blog/proconve-8-e-euro-6/>

[3] <https://www.cobli.co/blog/proconve/#As-07-fases-do-Proconve>

[4] <https://mecanicaonline.com.br/2022/10/as-mudancas-do-proconve-p8-nos-veiculos-passado/>

[5] ALBUQUERQUE, Claudiano Manoel de et. al. Gestão de Finanças Públicas. 2ª ed., Brasília: 2008. – área de Administração, Orçamento e Finanças, p. 25 e ss.

[6] OLIVEIRA, Adriano Alves. Título: Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Avaliação de Políticas Públicas) – Escola Superior do Tribunal de Contas da União, Instituto Serzedello Corrêa, Brasília DF. 44fl

- [7] "The effort to more or less systematically develop efficient and effective policies through the application of knowledge about policy means gained from experience, and reason, to development and adoption of courses of actions that are likely to succeed in attaining their desired goals and aims within specific policy contexts". HOWLETT, M. et. al. The elements of effective program design: a two-level analysis. Politics and Governance, v. 2, n. 2, p. 1-12, 2014.
- [8] Motivos da Evasão Escolar. FGV, in <http://191.241.229.250/bitstream/11465/1166/1/1789.pdf>.
- [9] https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2023/RelatorioFrotaCirculante_2023.pdf
- [10] https://www.sindipecas.org.br/sindinews/Economia/2023/RelatorioFrotaCirculante_2023.pdf
- [11] https://sisweb.tesouro.gov.br/qaqx/?p=2501.9...:9-P9_ID_PUBLICACAO:41943 - MCASP
- [12] <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijui2/consulta/link.action?naoPublicado=&IdAto=81268&visao=compilado>
- [13] <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/emissoes-e-residuos/emissoes/legislacao-emissoes>
- [14] <https://mobilidade.estadao.com.br/melos-de-transporte/veiculos-se-preparam-para-atender-a-legislacao-do-proconve-p8/>
- [15] https://anfavea.com.br/carta_digital/2023/janeiro/#n=5
- [16] <https://k8t3b3j9.rocketcdn.me/site/wp-content/uploads/2023/06/proje2023.pdf>
- [17] <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/acoes/compras-governamentais/compras-nacionais/carta-consulta-e-comunicados/2023/onibus-rural-escolar-ore-e-onibus-urbano-escolar-onurea-1>



Documento assinado eletronicamente por **TAYANA FERREIRA MACHADO, Coordenador(a) de Apoio ao Caminho da Escola**, em 25/09/2023, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



Documento assinado eletronicamente por **NEUZA HELENA PORTUGAL DOS SANTOS, Coordenador(a)-Geral da Política do Transporte Escolar, Substituto(a)**, em 25/09/2023, às 17:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



Documento assinado eletronicamente por **GARIBALDI JOSÉ CORDEIRO DE ALBUQUERQUE, Técnico(a) de Nível Superior**, em 25/09/2023, às 19:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, caput e § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015, embasado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria MEC nº 1.042, de 5 de novembro de 2015, respaldado no art. 9º, §§ 1º e 2º, da Portaria/FNDE nº 83, de 29 de fevereiro de 2016.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.fnde.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3751808** e o código CRC **913CAC7F**.