ESTADO DE SANTA CATARINA

MUNICÍPIO DE COCAL DO SUL

Referência: **PREGÃO ELETRÔNICO Nº 02/FMAS/2025**

Processo Nº: 05/FMAS/2025

Ilustríssimo(a) Pregoeiro(a) Oficial do **MUNICÍPIO DE COCAL DO SUL - ESTADO DE SANTA CATARINA**

MARCOPOLO S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ nº 88.611.835/0018-77, com sede na Rua Irmão Gildo Schiavo, nº 110, Pavilhão 03, Bairro São Cristóvão, Caxias do Sul/RS, local onde recebe notificações e intimações, doravante denominada **IMPUGNANTE**, vem, com o devido respeito, à presença de Vossa Senhoria, com fundamento na legislação aplicável, em especial na Lei Federal nº 14.133/2021, bem como nas disposições específicas do Edital de Licitação em epígrafe, apresentar a presente **IMPUGNAÇÃO**, em razão de vícios e impropriedades que comprometem os princípios da **legalidade, isonomia, competitividade e eficiência**, que devem nortear a contratação pública, conforme se demonstrará a seguir, por meio dos fundamentos fáticos e jurídicos pertinentes.

IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA AO EDITAL

em razão de vícios e impropriedades que comprometem os princípios da legalidade, isonomia, competitividade e eficiência que devem nortear a contratação pública, conforme se demonstrará a seguir, por meio dos fundamentos fáticos e jurídicos pertinentes.

I – DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS DO DIREITO

1.1. O julgamento da presente Impugnação Administrativa compete, neste momento, a esta respeitável Comissão de Pregão, perante a qual a **IMPUGNANTE** deposita plena confiança quanto à observância dos princípios da **lisura, isonomia e imparcialidade**, indispensáveis à condução do processo licitatório. Espera-se que a análise seja realizada com a devida atenção e responsabilidade, de modo a afastar a necessidade de provocação do Poder Judiciário para a tutela do direito líquido e certo que se demonstrará ao longo desta manifestação.

1.2. O edital de licitação apresenta **EXIGÊNCIA TÉCNICAS** que precisam ser analisadas visto que elidem diretamente na competitividade do certame.

1.3. Por essas razões, mostra-se imprescindível a imediata suspensão do procedimento licitatório, a fim de que o prazo de entrega seja revisto e ajustado em conformidade com a realidade do mercado, garantindo-se a efetividade do certame, a observância ao princípio da igualdade entre os licitantes e a proteção do interesse público.

1.4. Cumpre destacar que a **IMPUGNANTE** exerce, de forma legítima, o seu direito **constitucional e legal** de apresentar Impugnação Administrativa ao Edital, com fundamento na legislação vigente, especialmente diante da constatação de afronta a princípios estruturantes da contratação pública, tais como os da **legalidade, isonomia, impessoalidade, vinculação ao instrumento convocatório e eficiência**.

1.5. Ademais, considerando que o apontamento ora apresentado possui natureza eminentemente **cerceadora de competitividade**, revela-se necessária a remessa desta Impugnação ao **setor requisitante**, responsável pela elaboração do Termo de Referência. Tal encaminhamento é imprescindível para que as inconsistências sejam devidamente reavaliadas, permitindo os ajustes necessários e garantindo que o objeto da licitação esteja em conformidade com as reais necessidades da Administração, em estrita observância ao interesse público.

II – DO DIREITO JURÍDICO A IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA

2.1 . Do direito a **Impugnação Administrativa**

> **Lei Nº 14.133/2021**
>
> **Art. 164. Qualquer pessoa é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei ou para solicitar esclarecimento sobre os seus termos, devendo protocolar o pedido até 3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame.**
>
> **Edital de Licitação**
>
> **12.1. As impugnações ao ato convocatório e os pedidos de esclarecimentos serão recebidos em até 3 (três) dias úteis antes da data fixada para o recebimento das propostas, exclusivamente por meio do Sistema Eletrônico.**

2.2. Diante do exposto, resta plenamente demonstrada a fundamentação jurídica que sustenta o pleito da presente **IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA**, bem como a sua tempestividade, em estrita consonância com a legislação aplicável. O direito de impugnar o edital constitui prerrogativa legítima assegurada aos licitantes, não apenas como instrumento de defesa de interesses individuais, mas sobretudo como mecanismo de preservação do interesse público e de garantia da igualdade de condições entre os concorrentes.

2.3. O **artigo 5º da Lei nº 14.133/2021** estabelece que, na aplicação da nova Lei de Licitações e Contratos, deverão ser observados, dentre outros, os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, da probidade administrativa, da igualdade, da vinculação ao edital e do julgamento objetivo. A impugnação, nesse contexto, revela-se essencial para resguardar tais princípios, especialmente os da igualdade e da isonomia, que asseguram que todos os interessados participem do certame em condições justas e equânimes, afastando qualquer vício que possa comprometer a competitividade e a transparência do procedimento.

2.4 - Assim, a presente petição cumpre sua função constitucional e legal ao oportunizar o reexame de cláusulas e requisitos que afrontam princípios basilares da contratação pública, garantindo que o processo licitatório observe integralmente o ordenamento jurídico e seja conduzido de forma legítima, eficiente e isonômica.

2.5 - Diante do exposto, restam devidamente demonstrados os fundamentos jurídicos que amparam o pleito de **IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA**, bem como a sua tempestividade, atendendo a todos os requisitos formais **e materiais necessários para o regular processamento da presente petição.**

III - DA IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA – FATOS E FUNDAMENTOS

3.1. Trata-se do edital de licitação, sob critério de "menor preço", para **Aquisição de 01 (um) veículo tipo ÔNIBUS destinado ao transporte de crianças e adolescentes atendidos pelos serviços socioassistenciais do município de Cocal do Sul/SC, em conformidade com a Emenda Parlamentar Federal nº 20253949006 - Plano de Ação nº 0903205-083293. Obedecendo integralmente às especificações e determinações previstas nos termos da minuta contratual (Anexo I), demais anexos que fazem parte integrante deste edital e especificações a seguir.**

3.2. Ao examinar o Edital de Licitação passamos aos seguintes apontamentos:

DO PRIMEIRO APONTAMENTO

PBT mínimo de 10.800 kg

3.3. A exigência de **Peso Bruto Total (PBT) mínimo de 10.800 kg**, conforme descrito no edital de licitação, não encontra justificativa técnica proporcional aos objetivos reais da contratação. Essa constatação decorre de análise técnica que demonstra que chassis com PBT mínimo de 9.600 kg atendem plenamente aos requisitos funcionais e de segurança estabelecidos no próprio edital.

3.4. O edital estabelece requisitos específicos e mensuráveis:

- Capacidade mínima de 39 pessoas (incluindo condutor)
- Disposição de poltronas 2x2 com largura mínima de 950 mm
- Bagageiro traseiro com tampa
- Comprimento mínimo de 10.500 mm
- Largura externa mínima de 2.400 mm (sem espelhos)

3.5. Fato técnico comprovável: Chassis com PBT de 9.600 kg, quando equipados conforme as especificações técnicas do edital, atendem integralmente a todos esses requisitos funcionais. O incremento de 1.200 kg adicionais (diferença entre 10.800 kg e 9.600 kg) não é necessário para o cumprimento das exigências de capacidade, dimensões ou segurança.

3.6. A exigência de **PBT mínimo de 10.800 kg** configura restrição desproporcional aos princípios fundamentais que regem as licitações públicas:

a) Princípio da Igualdade e Competitividade

- A exigência restritiva reduz o universo de fornecedores qualificados
- Elimina do certame fabricantes que possuem chassis tecnicamente adequados
- Cria barreira artificial que não corresponde à necessidade real da Administração
- **Restringe desnecessariamente a competição, prejudicando a busca pelo melhor preço**

b) Princípio da Eficiência

- A Administração Pública deve buscar soluções que atendam suas necessidades com racionalidade de custos
- Exigir 1.200 kg adicionais de PBT quando esses quilos não agregam funcionalidade real representa desperdício de recursos públicos
- Veículos com maior PBT implicam maior consumo de combustível, maior desgaste de componentes e custos operacionais superiores

c) Princípio da Razoabilidade

- A exigência não guarda proporção com o objetivo perseguido
- Não existe correlação lógica entre PBT de 10.800 kg e a prestação adequada do serviço de transporte coletivo

3.7. A Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações) estabelece em seu art. 5º que a licitação deve ser processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, interesse público e probidade administrativa.

3.8. Especificamente, a exigência técnica desproporcional viola o art. 5º, que determina que a Administração deve atuar com eficiência e observar a proporcionalidade entre meios e fins.

3.9. A jurisprudência consolidada do TCU (Tribunal de Contas da União) e dos Tribunais de Justiça é firme no sentido de que:

> *"Exigências técnicas que não guardem relação com a necessidade real da Administração e que restrinjam desnecessariamente a competição caracterizam desvio de finalidade e violação dos princípios licitatórios"*

3.10. Quanto à Capacidade de Passageiros:

- A capacidade mínima exigida é 39 pessoas
- Chassis com PBT de 9.600 kg, quando equipados com poltronas 2x2 conforme especificado, comportam essa quantidade sem comprometimento
- O PBT não é fator determinante para capacidade de passageiros; é a disposição das poltronas e as dimensões do salão que definem essa capacidade

3.11. Quanto à Segurança Estrutural:

- Os requisitos de segurança estão atrelados a: freios ABS, controle de estabilidade, assistente de partida em rampa, direção adequada, suspensão apropriada
- Nenhum desses requisitos exige especificamente PBT de 10.800 kg
- Chassis com 9.600 kg de PBT, quando equipados com esses sistemas, atendem plenamente aos padrões de segurança

3.12. Quanto ao Bagageiro:

- A exigência é “bagageira traseira com tampa"
- Essa funcionalidade é independente do PBT do chassis
- Chassis com 9.600 kg comportam bagageiro traseiro sem qualquer limitação funcional

3.13. A exigência de PBT mínimo de 10.800 kg implica:

- Maior custo de aquisição para a Administração
- Maior consumo de combustível durante a vida útil do veículo
- Maior desgaste de componentes (pneus, freios, suspensão)
- Custos operacionais superiores ao longo da concessão/contrato

3.14. Esses custos adicionais não correspondem a benefícios funcionais reais, configurando desperdício de recursos públicos em violação ao princípio da eficiência.

3.15. A exigência de Peso Bruto Total (PBT) mínimo de 10.800 kg, conforme descrito no edital, é desproporcional, desnecessária e restritiva à competição, devendo ser reduzida para 9.600 kg, uma vez que chassis com esse PBT atendem plenamente aos requisitos técnicos, funcionais e de segurança estabelecidos no próprio edital, em especial quanto à capacidade mínima de 39 passageiros, dimensões, bagageiro e conformidade normativa. A manutenção da exigência atual viola os princípios da

proporcionalidade, igualdade, competitividade e eficiência que regem as licitações públicas, criando barreira artificial que restringe desnecessariamente o universo de fornecedores e implica custos operacionais superiores sem justificativa técnica correlata.

3.16. Solicita-se ao órgão gestor da licitação a adequação imediata do edital, mediante:

1. **Alteração da exigência de PBT mínimo de 10.800 kg para 9.600 kg**, mantendo todas as demais especificações técnicas;

DO SEGUNDO APONTAMENTO

Comprimento mínimo de 10.500 mm

3.17. A exigência de **comprimento mínimo de 10.500 mm** para a carroceria, conforme descrito no edital de licitação, não encontra justificativa técnica proporcional aos objetivos reais da contratação. Análise técnica demonstra que carrocerias com 10.000 mm de comprimento atendem plenamente aos requisitos funcionais e de segurança estabelecidos no próprio edital. A diferença de 500 mm (quinhentos milímetros) é tecnicamente insignificante e não representa um diferencial funcional relevante para o objeto da licitação, que é o transporte coletivo de passageiros.

3.18. O edital estabelece requisitos específicos e mensuráveis que NÃO dependem do comprimento total da carroceria para sua plena satisfação:

- Capacidade mínima de 39 pessoas (incluindo condutor)
- Disposição de poltronas 2x2 com largura mínima de 950 mm
- Bagageiro traseiro com tampa
- Distância de entre eixos mínima de 5.500 mm (original do fabricante)
- Porta de embarque/desembarque tipo Pantográfica no entre-eixos
- Degrau retrátil
- Para-brisa bipartido
- Equipamento de Acessibilidade Tipo DPM

3.19. Carrocerias com 10.000 mm de comprimento comportam todas essas exigências sem qualquer comprometimento funcional. O comprimento total da carroceria é determinado pela disposição das poltronas e do bagageiro, e não o inverso. Portanto, a exigência de 10.500 mm é uma consequência de um arranjo interno específico, e não um fator determinante para a funcionalidade ou capacidade do veículo.

3.20. A exigência de comprimento mínimo de 10.500 mm configura restrição desproporcional aos princípios fundamentais que regem as licitações públicas:

a) Princípio da Igualdade e Competitividade

- A exigência restritiva reduz o universo de fornecedores qualificados aptos a participar do certame.
- Elimina do processo licitatório fabricantes que possuem carrocerias tecnicamente adequadas e capazes de atender à demanda.
- Cria uma barreira artificial que não corresponde à necessidade real da Administração Pública.
- A diferença de 500 mm (equivalente a aproximadamente 4,76% do comprimento total) não justifica a exclusão de competidores.
- Restringe desnecessariamente a competição, prejudicando a busca pelo melhor preço e pelas melhores condições para a Administração.

b) Princípio da Eficiência

- A Administração Pública deve buscar soluções que atendam suas necessidades com racionalidade de custos e otimização de recursos.
- Exigir 500 mm adicionais de comprimento, quando esses milímetros não agregam funcionalidade real ou benefício tangível, representa um desperdício de recursos públicos.
- Carrocerias mais longas implicam, geralmente, maior peso, o que pode resultar em maior consumo de combustível, maior desgaste de componentes e, consequentemente, custos operacionais superiores ao longo da vida útil do veículo.
- O objeto da licitação é o transporte eficiente e seguro de passageiros, e não a maximização do comprimento do veículo por si só.

c) Princípio da Razoabilidade

- A exigência não guarda proporção com o objetivo perseguido pela contratação.
- Não existe correlação lógica ou técnica que justifique a necessidade de um comprimento mínimo de 10.500 mm para a prestação adequada do serviço de transporte coletivo de passageiros, considerando os demais requisitos do edital.
- A diferença de 500 mm é tecnicamente insignificante para as funcionalidades exigidas e para a finalidade do veículo.

3.16. A exigência em questão viola os princípios básicos que regem as licitações públicas, conforme estabelecido na Lei nº 14.133/2021:

- Artigo 5º: A licitação deve ser processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, interesse público e probidade administrativa.
- Artigo 5º: A Administração deve atuar com eficiência e observar a proporcionalidade entre os meios e os fins, vedada a imposição de exigências desnecessárias ou excessivas.
- Artigo 37, caput, da Constituição Federal de 1988: Reafirma o princípio da eficiência na Administração Pública, que deve guiar todas as suas ações, incluindo a elaboração de editais de licitação.

3.21. A jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União (TCU) e dos Tribunais de Justiça é firme no sentido de coibir exigências técnicas desproporcionais e restritivas à competitividade.

3.22. A capacidade mínima exigida é de 39 pessoas (incluindo o condutor). Carrocerias com 10.000 mm de comprimento, quando equipadas com poltronas na disposição 2x2 conforme especificado, comportam essa quantidade sem qualquer comprometimento. O comprimento total da carroceria não é o fator determinante para a capacidade de passageiros; é a disposição das poltronas e o arranjo interno do salão que definem essa capacidade.

3.23. Demonstração: Com 19 fileiras de poltronas 2x2 (totalizando 38 passageiros) mais o condutor (1 pessoa), atinge-se a capacidade de 39 pessoas, o que é perfeitamente possível e comum em carrocerias de 10.000 mm de comprimento.

3.23. Os requisitos de segurança do veículo estão atrelados a sistemas como freios ABS, controle de estabilidade, assistente de partida em rampa, direção adequada, suspensão apropriada, entre outros. Nenhum desses requisitos exige especificamente um comprimento de carroceria de 10.500 mm. Carrocerias com 10.000 mm de comprimento, quando equipadas com esses sistemas e construídas conforme as normas técnicas de segurança veicular, atendem plenamente aos padrões de segurança exigidos.

3.24. A exigência de "bagageiro traseiro com tampa" é uma funcionalidade que é independente do comprimento total da carroceria. Carrocerias com 10.000 mm de comprimento comportam um bagageiro traseiro sem qualquer limitação funcional ou de volume que comprometa a finalidade do transporte.

3.25. As principais normas e regulamentações aplicáveis a veículos de transporte coletivo, como a NBR 15320 (Acessibilidade em veículos de categoria M3), o Código Brasileiro de Trânsito (CTB) e as normas de emissão de poluentes (PROCONVE P8/EURO VI), não estabelecem um comprimento mínimo específico para ônibus urbanos ou rodoviários com as características do objeto da licitação. Portanto, a exigência de 10.500 mm é uma condição que vai ALÉM das normas técnicas e regulamentações vigentes, sem uma justificativa técnica clara.

3.26. A manutenção da exigência de comprimento mínimo de 10.500 mm implica em:

- Maior custo de aquisição para a Administração Pública, uma vez que veículos com dimensões ligeiramente maiores podem ter um custo de fabricação e, consequentemente, de venda mais elevado.
- Maior consumo de combustível durante a vida útil do veículo, pois carrocerias mais longas geralmente resultam em maior peso total, exigindo mais energia para movimentação.
- Maior desgaste de componentes como pneus, freios e suspensão, devido ao maior peso e dimensões.
- Custos operacionais superiores ao longo da concessão/contrato, impactando o orçamento público.

3.27. Esses custos adicionais NÃO correspondem a benefícios funcionais reais ou a um aumento significativo na qualidade do serviço prestado, configurando um desperdício de recursos públicos.

3.28 A exigência restritiva de 10.500 mm de comprimento:

- Reduz o número de fabricantes e modelos de veículos capazes de atender ao edital.
- A redução da concorrência tende a resultar em um maior preço final para a Administração Pública.
- Viola o interesse público de obter o melhor preço e as melhores condições de contratação por meio de um processo licitatório competitivo.

3.29. A exigência de comprimento mínimo de carroceria de 10.500 mm, conforme descrito no edital, é desproporcional, desnecessária e restritiva à competição, devendo ser reduzida para 10.000 mm, uma vez que carrocerias com esse comprimento atendem plenamente aos requisitos técnicos, funcionais e de segurança estabelecidos no próprio edital, em especial quanto à capacidade mínima de 39 passageiros, disposição de poltronas 2x2, bagageiro traseiro e conformidade normativa. A diferença de 500 mm (4,76% do comprimento total) é tecnicamente insignificante e não justifica a exclusão de competidores qualificados. A manutenção da exigência atual viola os princípios da proporcionalidade, igualdade, competitividade e eficiência que regem as licitações públicas, criando barreira artificial que restringe

desnecessariamente o universo de fornecedores e implica custos operacionais superiores sem justificativa técnica correlata."

3.30. Diante do exposto, solicita-se à Administração Pública, no exercício de seu poder-dever de adequação do edital aos princípios licitatórios:

1. A alteração da exigência de comprimento mínimo de carroceria de 10.500 mm para 10.000 mm;

DO TERCEIRO APONTAMENTO

Poltronas na disposição 2x2, reclináveis (inclusive as da última fileira), com no mínimo 950 mm de largura.

3.31. A presente análise técnica e jurídica visa demonstrar a desproporcionalidade e a restrição indevida à competitividade gerada pela exigência de largura mínima de 950 mm para as poltronas de passageiros, conforme especificado no edital de licitação em questão. Argumenta-se que a redução dessa exigência para 940 mm, ou a permissão de uma variação razoável, atende plenamente aos requisitos de conforto, segurança e acessibilidade, sem comprometer a qualidade do serviço a ser prestado.

3.32. A diferença entre a largura exigida (950 mm) e a largura proposta (940 mm) é de apenas 10 mm, o que representa uma variação de aproximadamente 1,05% em relação ao valor original. Essa margem é considerada insignificante sob o ponto de vista técnico e da experiência do usuário, não justificando a restrição imposta. O mercado de fabricantes de poltronas para ônibus apresenta uma vasta gama de opções, com larguras que variam tipicamente de 840 mm a 1.060 mm, sendo a medida de 940 mm uma prática comum e amplamente aceita para o conforto em veículos de transporte coletivo.

3.33. A exigência de 950 mm de largura mínima para as poltronas não se alinha com uma necessidade real e comprovada que justifique tal especificidade.

- Normas Técnicas Aplicáveis: A Norma Brasileira NBR 15320, que trata da acessibilidade em veículos de categoria M3 com características rodoviárias para o transporte coletivo de passageiros, foca em requisitos como o Dispositivo de Poltrona Móvel (DPM), espaço para cadeira de rodas, corredores e portas, mas não especifica uma largura mínima de 950 mm para poltronas padrão de passageiros como requisito de conforto ou acessibilidade. Outras normas da ABNT relacionadas à ergonomia e conforto não estabelecem tal medida como um padrão absoluto e inflexível para o tipo de veículo em questão.
- Conforto e Segurança: O conforto e a segurança dos passageiros são multifatoriais, dependendo de aspectos como o tipo de estofamento, reclinação, apoio de braços, distância entre poltronas, e não exclusivamente de uma diferença marginal de 10 mm na largura. Poltronas com 940 mm de largura são amplamente utilizadas e consideradas adequadas para proporcionar conforto aos

passageiros em viagens de média e longa distância, sem comprometer a segurança ou a funcionalidade dos cintos de segurança de dois pontos exigidos.

- Prática de Mercado: A indústria de carrocerias e fabricantes de poltronas opera com uma flexibilidade de medidas para atender a diferentes configurações de veículos e demandas de mercado. A imposição de 950 mm como mínimo desconsidera essa realidade e a capacidade de poltronas ligeiramente menores (como 940 mm) de oferecerem o mesmo nível de conforto percebido pelo usuário.

3.34. A manutenção da exigência de 950 mm de largura mínima para as poltronas configura uma violação direta aos princípios basilares da licitação pública, especialmente o da proporcionalidade.

a) Princípio da Igualdade e Competitividade

- Restrição Desnecessária: A exigência de 950 mm restringe indevidamente o universo de fornecedores e fabricantes de poltronas e carrocerias que poderiam atender ao certame. Muitos fabricantes produzem poltronas com 940 mm de largura, que são tecnicamente equivalentes e igualmente confortáveis.
- Eliminação de Fabricantes: Ao fixar um mínimo tão específico e ligeiramente superior ao que é comumente praticado, o edital elimina da competição empresas que, embora aptas a fornecer produtos de alta qualidade e conforto, não se enquadram nessa medida exata, sem que haja uma justificativa técnica robusta para tal exclusão.
- Redução da Competitividade: A redução do número de potenciais licitantes diminui a competitividade do certame, podendo levar a propostas com preços mais elevados, em detrimento do interesse público.

b) Princípio da Eficiência

- Custos Adicionais Injustificados: A diferença de 10 mm na largura da poltrona não agrega funcionalidade ou benefício perceptível que justifique um eventual custo adicional. Exigir uma medida tão específica pode forçar fabricantes a reconfigurar linhas de produção ou a buscar fornecedores específicos, elevando os custos de produção e, consequentemente, o preço final do veículo.
- Desperdício de Recursos Públicos: A Administração Pública deve buscar a solução mais eficiente e econômica que atenda às suas necessidades. A manutenção de uma exigência desproporcional que não gera valor adicional, mas pode aumentar os custos, configura um potencial desperdício de recursos públicos.

c) Princípio da Razoabilidade

- Exigência Desarrazoada: A exigência de 950 mm não guarda proporção com o objetivo perseguido de conforto e segurança. Uma variação de ±5% em relação a uma medida de referência é considerada razoável e alinhada com as práticas de mercado e as tolerâncias de fabricação, permitindo flexibilidade sem comprometer a qualidade.

3.35. A Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos) estabelece em seu Art. 5º que a licitação deve ser processada e julgada em estrita conformidade com os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, interesse público, probidade administrativa, igualdade, planejamento, transparência, eficácia, segregação de funções, motivação, vinculação ao edital, julgamento objetivo, segurança jurídica, razoabilidade, competitividade, proporcionalidade, celeridade, economicidade e desenvolvimento nacional sustentável.

3.36. A exigência de 950 mm de largura mínima para as poltronas, sem justificativa técnica robusta para a diferença de 10 mm em relação a 940 mm, viola diretamente os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, competitividade e eficiência.

- **Norma NBR 15320:** Conforme mencionado, esta norma trata de acessibilidade em veículos M3, mas não estabelece a largura de 950 mm como um requisito para poltronas padrão de passageiros. A acessibilidade é garantida por outros dispositivos e espaços, como o DPM e áreas de circulação.
- **Jurisprudência Consolidada:** O Tribunal de Contas da União (TCU) e diversos Tribunais de Justiça têm reiteradamente decidido que cláusulas editalícias que estabelecem exigências excessivas, desnecessárias ou restritivas à competitividade, sem a devida justificativa técnica, são ilegais e devem ser afastadas. A jurisprudência é uníssona em coibir a inclusão de especificações que direcionam o certame a produtos ou marcas específicas, ou que restrinjam indevidamente a participação de licitantes.
- **Conforto de Passageiros:** Poltronas com 940 mm de largura são amplamente reconhecidas e utilizadas na indústria de transporte de passageiros como adequadas para proporcionar conforto. A diferença de 10 mm é imperceptível para a maioria dos usuários e não impacta significativamente a experiência de viagem.
- **Segurança:** Os sistemas de segurança, como os cintos de segurança de dois pontos exigidos, são projetados para funcionar eficazmente em uma gama de larguras de poltronas, e a variação de 10 mm não compromete sua funcionalidade ou a segurança dos passageiros.

- **Acessibilidade:** A NBR 15320 garante a acessibilidade através de requisitos como o DPM e espaços para cadeiras de rodas, que são independentes da largura específica de 950 mm para as poltronas padrão. A adequação à norma de acessibilidade não está vinculada a essa medida.
- **Prática de Mercado:** A realidade do mercado de poltronas para ônibus demonstra uma variação considerável nas larguras, de 840 mm a 1.060 mm, dependendo do modelo do veículo, configuração interna e fabricante. A imposição de 950 mm ignora essa flexibilidade e a capacidade da indústria de atender a diferentes demandas com produtos de qualidade.
- **Diferença Insignificante:** A diferença de 10 mm é tecnicamente insignificante para a experiência do usuário e para a funcionalidade do veículo, não justificando a restrição imposta.

3.37. A manutenção da exigência de 950 mm de largura mínima para as poltronas pode gerar os seguintes impactos econômicos negativos:

- Custos de Reconfiguração: Fabricantes que produzem poltronas de 940 mm, mas que poderiam atender a todos os demais requisitos do edital, seriam forçados a reconfigurar suas linhas de montagem ou a desenvolver novos produtos especificamente para este certame, o que acarreta custos adicionais que seriam repassados no preço final.
- Redução de Fornecedores Qualificados: A restrição diminui o número de fornecedores aptos a participar, o que pode levar a uma menor concorrência e, consequentemente, a preços mais elevados para a Administração Pública.
- Aumento Desnecessário de Custos: O custo adicional gerado pela exigência de uma medida tão específica não se traduz em um benefício proporcional para a Administração ou para os usuários, configurando um aumento desnecessário nos custos de aquisição e, potencialmente, de manutenção.

3.38. Considerando a análise técnica e jurídica apresentada, propõe-se a flexibilização da exigência de largura mínima das poltronas, permitindo uma variação razoável que reflita a realidade do mercado e garanta a competitividade, sem comprometer o conforto e a segurança.

3.39. Sugere-se permitir uma **variação de ±5% em relação à medida de 950 mm**. Isso resultaria em um intervalo aceitável de largura mínima de poltronas entre **902,5 mm e 997,5 mm**. Alternativamente, para simplificação, pode-se estabelecer um mínimo de 900 mm ou 940 mm, ou um intervalo mais arredondado como 900 mm a 1.000 mm.

3.40. Essa flexibilização:

- Alinha o edital com as práticas de mercado.

- Amplia o universo de fornecedores qualificados.
- Promove a competitividade.
- Mantém os padrões de qualidade e conforto esperados.

3.41. A exigência de largura mínima de 950 mm para as poltronas de passageiros, conforme especificado no edital, é desproporcional, desarrazoada e restritiva à competitividade, **devendo ser flexibilizada para 940 mm ou para um intervalo de variação de ±5% (902,5 mm a 997,5 mm).** Carrocerias equipadas com poltronas de 940 mm de largura atendem plenamente aos requisitos de conforto, segurança e acessibilidade, sem que a diferença marginal de 10 mm (1,05%) justifique a restrição imposta. A manutenção da exigência atual viola os princípios da proporcionalidade, razoabilidade, igualdade, competitividade e eficiência da Lei nº 14.133/2021, além de desconsiderar a prática de mercado e a jurisprudência consolidada do TCU e dos Tribunais de Justiça sobre cláusulas restritivas sem justificativa técnica."

3.42. Diante do exposto, requer-se a esta Comissão de Licitação a revisão e adequação do edital, especificamente no item referente à largura mínima das poltronas, para que seja alterado de 950 mm para:

- Opção 1: Largura mínima de 940 mm.
- Opção 2: Largura mínima de 902,5 mm, permitindo uma variação de até 997,5 mm (ou, para simplificação, um intervalo de 900 mm a 1.000 mm).

DO QUARTO APONTAMENTO

Degrau retrátil (Facilidade de embarque/desembarque para pessoas com dificuldade de locomoção, idosos e crianças);

3.43. A presente solicitação visa apontar uma exigência no edital que se mostra excessivamente restritiva e direcionada, comprometendo a competitividade do certame. O item que especifica **"Degrau retrátil (Facilidade de embarque/desembarque para pessoas com dificuldade de locomoção, idosos e crianças**)" limita indevidamente o universo de fornecedores.

3.44. Conforme análise de mercado, a exigência de "Degrau retrátil" é uma característica de projeto e engenharia que, no contexto atual, é predominantemente ou exclusivamente oferecida por um único fabricante de carrocerias, o que configura direcionamento e restrição à livre concorrência.

3.45. A finalidade de garantir facilidade de embarque/desembarque para pessoas com dificuldade de locomoção, idosos e crianças pode ser plenamente atendida por diversas outras soluções técnicas disponíveis no mercado, sem a necessidade de especificar um tipo exclusivo de degrau.

3.46. A Lei nº 14.133/2021, em seus artigos 5º e 41, preconiza os princípios da competitividade, isonomia e eficiência, vedando exigências que restrinjam indevidamente a participação de interessados. A NBR 15320 e a Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) estabelecem os requisitos de acessibilidade, que podem ser cumpridos por múltiplas tecnologias.

3.47. A solução proposta é a alteração da exigência para uma redação que permita qualquer solução técnica que garanta plena acessibilidade e facilidade de embarque/desembarque para pessoas com dificuldade de locomoção, idosos e crianças, em conformidade com a NBR 15320 e a Lei nº 13.146/2015. Exemplos incluem, **mas não se limitam a, degrau retr**átil, degrau fixo rebaixado, sistema de kneeling (rebaixamento da suspensão), ou atendimento as normas de acessibilidade..

3.48. A alteração proposta ampliará o universo de fornecedores aptos a participar do certame, promoverá a competitividade e potencializará a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, mantendo o atendimento integral às normas de acessibilidade e segurança.

3.49. Diante do exposto, requer-se a esta Comissão Permanente de Licitação:

1. A retirada da exigência específica de "Degrau retrátil" do Edital de Licitação.
2. A inclusão de exigência de conformidade com as normas de acessibilidade, conforme a redação alternativa proposta acima, que garanta a funcionalidade e o atendimento à NBR 15320 e à Lei nº 13.146/2015.

DO QUINTO APONTAMENTO

Para brisa bipartido (facilidade de manutenção e menor custo operacional) - alterar para Bipartido ou inteiriço.

3.50. O edital em exame, ao exigir de forma taxativa que o **veículo possua *para-brisa bipartido***, incorre em clara restrição de competitividade, em afronta direta aos princípios da isonomia, da ampla concorrência e do julgamento objetivo, previstos nos **artigos 5º da Lei nº 14.133/2021.**

3.51. A imposição dessa característica, sem motivação técnica plausível, elimina do certame fabricantes e encarroçadoras que utilizam para-brisas inteiriços colados, solução amplamente adotada pelas principais montadoras nacionais e internacionais. Tal exigência não apenas desatualiza o padrão tecnológico do objeto, como direciona a disputa para um modelo de fabricação praticamente em desuso, atualmente mantido por apenas uma encarroçadora no país.

3.52. Contextualização Técnica e Comparativo entre as Tecnologias

a) Para-brisa Bipartido

- Trata-se de tecnologia ultrapassada, utilizada em veículos de concepção antiga.

- Apresenta maior vulnerabilidade estrutural, pois a fixação é feita por meio de borrachas de pressão, suscetíveis a infiltrações, deslocamentos e ressecamento natural pelo tempo.
- Cria uma divisória central no campo visual do condutor, ocasionando ponto cego, com redução da visibilidade e da segurança rodoviária.
- Exige manutenção frequente e reposição menos acessível no mercado atual.

b) Para-brisa Inteiriço (colado à carroceria)

- Representa a evolução tecnológica do setor automotivo, adotada para melhorar a dirigibilidade e a segurança ativa do veículo.
- O sistema colado aumenta a rigidez estrutural da carroceria, melhora a aerodinâmica, reduz ruídos e elimina pontos cegos, ampliando o campo de visão do condutor.
- Oferece melhor desempenho em crash-tests, conforme padrões internacionais de segurança veicular.
- Possui menor custo de manutenção e ampla disponibilidade de peças no mercado de reposição.

3.53. O **para-brisa inteiriço colado** atende de forma mais eficiente aos requisitos de segurança rodoviária e conforto veicular, em conformidade com os parâmetros da ABNT NBR 15240/2005 (Transporte Coletivo de Passageiros – Requisitos de Segurança) e da Resolução CONTRAN nº 970/2022, que atualiza as normas sobre visibilidade, segurança e integridade estrutural dos veículos de transporte coletivo.

3.54. A eliminação da divisória central proporcionada pelo modelo inteiriço amplia o campo de visão, reduz acidentes por falha visual e contribui para o cumprimento dos princípios de ergonomia e segurança ativa, pilares das normas de fabricação veicular moderna.

3.55. Portanto, a manutenção da **exigência exclusiva de para-brisa bipartido viola o dever de motivação técnica e razoabilidade administrativa**, configurando-se direcionamento indevido e incompatibilidade com o estado atual da tecnologia automotiva.

3.56. Diante do exposto, requer-se a imediata retificação do item que trata da exigência do *para-brisa bipartido*, substituindo-se por redação mais abrangente e tecnicamente justa:

Redação sugerida:

“Para-brisa bipartido ou inteiriço, a critério da fabricante, desde que atenda integralmente aos requisitos de segurança, visibilidade e desempenho previstos nas normas técnicas vigentes.”

3.57. Tal modificação:

- Preserva a competitividade e a ampla participação de licitantes;
- Mantém a isonomia entre fabricantes e encarroçadoras;
- Evita direcionamento técnico a uma única fabricante;
- Promove a modernização do objeto licitado, permitindo que o órgão contratante adquira veículos com tecnologia atualizada, mais segura, eficiente e de menor custo de manutenção.

3.58. Em suma, a exigência exclusiva de *para-brisa bipartido* é tecnicamente obsoleta, juridicamente restritiva e economicamente desvantajosa. A adoção da redação proposta é medida de prudência administrativa, conformidade normativa e respeito à evolução tecnológica do setor de transporte coletivo, garantindo que o processo licitatório se mantenha competitivo, impessoal e orientado ao interesse público.

3.59. A justificativa apresentada no edital para a exigência de para-brisa bipartido, fundamentada em **"facilidade de manutenção e menor custo operacional",** não se sustenta sob uma análise técnica aprofundada. O para-brisa bipartido, por sua concepção, requer uma coluna central estrutural que, além de ser um elemento adicional de montagem, cria pontos de acúmulo de umidade. As borrachas de vedação, utilizadas em ambos os tipos de para-brisa, tendem a reter água em sua interface com a carroceria, acelerando processos corrosivos na coluna central e nas áreas adjacentes da estrutura do veículo. Adicionalmente, a substituição de qualquer tipo de para-brisa invariavelmente exige a troca de suas respectivas borrachas de vedação, não havendo diferença significativa de custo de peça ou mão de obra nesse processo entre as versões bipartida e inteiriça. Dessa forma, a premissa de menor custo ou facilidade de manutenção para o modelo bipartido não encontra respaldo técnico.

3.60. Em contrapartida, o para-brisa inteiriço oferece vantagens significativas que impactam diretamente a segurança e a eficiência operacional do veículo. A ausência da coluna central elimina um obstáculo visual, proporcionando ao motorista um campo de visão ampliado e desobstruído, fator crucial para a segurança da dirigibilidade, especialmente em condições adversas ou em manobras complexas. Esta característica alinha-se às modernas diretrizes de segurança veicular e ergonomia, que buscam otimizar a percepção e a reação do condutor. Além disso, a solução inteiriça reduz o número de pontos de fixação e potenciais vulnerabilidades estruturais e de vedação, minimizando riscos de infiltrações e falhas.

Portanto, a exigência de para-brisa bipartido não apenas é desnecessária, como também é prejudicial à segurança e à funcionalidade do veículo, sendo a opção inteiriça tecnicamente superior.

3.61. Pelo exposto, requeremos a esta Comissão:

1. A alteração da descrição técnica do Edital de Licitação no item referente ao para-brisa, para que seja permitida a oferta de veículos com **"Para-brisa bipartido ou inteiriço".**

IV – JURISPRUDÊNCIA E DOUTRINA

Acórdão TCU 653/2007 (Plenário)

Nessa decisão, o TCU entendeu que incluir **cláusulas ou requisitos que não guardam relação com a execução do objeto ou que exigem qualificação excessiva** configura violação aos princípios da isonomia e da competitividade, sendo causa para anulação do edital.

O TCU possui vasta jurisprudência contra cláusulas restritivas de competitividade. **Há decisões do Plenário sobre exigências desarrazoadas e a correlação de prazos com a natureza do objeto (v.g., Acórdão 604/2015-Plenário),** cuja ementa menciona cláusulas restritivas; Fontes TCU oficiais: portal de jurisprudência (busca integrada) e LexML.

Marçal Justen Filho (Justen, Pereira, Oliveira e Talamini) – "Os prazos do procedimento licitatório na Lei 14.133/2021"

Fonte (artigo em PDF no site do escritório): Advogados
Excerto aplicável:

Acórdão 2036/2022 (Senac/BA) — excesso de formalismo

No **Acórdão 2036/2022**, o Relator Ministro Bruno Dantas destacou que exigências formais ou excessivamente burocráticas, sem motivação técnica adequada, podem comprometer a competitividade e resultar em irregularidades do edital.

Jorge Ulisses Jacoby Fernandes (2018) / Requisitos de qualificação técnica e competitividade em licitações

O autor enfatiza que a exigência de capacidade técnica (e outras exigências qualificatórias) **deve ser feita com cautela, para não comprometer desnecessariamente a competitividade do certame**. Jacoby menciona decisões do TCU que destacam a vedação de impor requisitos excessivos ou irrelevantes ao objeto.

https://jus.com.br/artigos/66806/requisitos-de-qualificacao-tecnica-e-competitividade-em-licitacoes?utm

Carla Ribeiro Tulli Rieboldt (2020) / Execução Satisfatória do Objeto e o Princípio da Ampla Competitividade

Estudo que discute os conflitos entre critérios de qualificação técnica e a restrição à competitividade. **Defende a necessidade de equilibrar os requisitos do edital para assegurar que todos os potenciais licitantes aptos possam participar, sem prejuízo da qualidade da futura execução.**

https://emerj.tjrj.jus.br/files/pages/revistas/direito_administrativo/edicoes/n4_2020/pdf/CarlaRibeiroTulliRieboldt.pdf?utm

David Augusto Souza Lopes Frota / Editais de Licitações: Exigências desproporcionais

O autor discute que os editais **devem limitar suas exigências ao mínimo necessário para cumprimento do objeto licitado; quando "se exige muito", a consequência pode ser restrição da competitividade**, especialmente na ausência de nexo entre a exigência, o objeto da licitação e a execução contratual. Menciona precedentes do TCU para esse entendimento.

https://jus.com.br/artigos/30139/exigencias-editalicias-e-principio-da-proporcionalidade?utm

André L. Borges Netto (UCDB, 2024) / Licitação Pública: Análise dos Princípios da Razoabilidade, Proporcionalidade, Ampla Competição e Seleção da Proposta Mais Vantajosa

Este artigo trata especificamente da integração **dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade com o princípio da ampla**

competição, destacando que critérios desproporcionais ou irracionais em editais ferem a lógica da melhor proposta e da ampla disputa.

https://iusvivens.ucdb.br/iusvivens/article/view/14?utm_

V – DO DEVIDO PEDIDO DE DIREITO:

5.1. Analisadas as especificações técnicas do referido edital, identificamos os seguintes pontos que, em nosso entendimento, demandam revisão para evitar restrições indevidas à competitividade e assegurar a melhor contratação para a Administração Pública:

1. PBT MÍNIMO: **Requer-se a redução do PBT mínimo de 10.800 kg para 9.600 kg**. Chassis com 9.600 kg atendem plenamente capacidade (39 passageiros), segurança e funcionalidade, sendo a diferença de 1.200 kg desproporcional e geradora de custos operacionais sem benefício técnico.
2. COMPRIMENTO MÍNIMO: **Solicita-se a redução do comprimento mínimo de 10.500 mm para 10.000 mm**. A diferença de 500 mm (aproximadamente 4,76%) é insignificante, e carrocerias de 10.000 mm atendem todos os requisitos funcionais, evitando restrição desnecessária à competitividade do certame.
3. LARGURA DE POLTRONAS: **Propõe-se a alteração da largura mínima de poltronas de 950 mm para 940 mm,** ou a permissão de uma variação de ±5%. A diferença de 10 mm é insignificante para o conforto, e 940 mm atende às normas, sendo a variação uma prática comum de mercado.
4. DEGRAU RETRÁTIL: **Requer-se a retirada da exigência específica de "degrau retrátil"**, substituindo-a por conformidade com as normas de acessibilidade (NBR 15320 e Lei nº 13.146/2015). A exigência atual restringe a um único fabricante, havendo múltiplas soluções técnicas equivalentes no mercado.
5. PARABRISA: **Sugere-se a alteração da exigência de "parabrisa bipartido" para "bipartido ou inteiriço"**. A justificativa de facilidade de manutenção e menor custo é falha, pois o parabrisa bipartido acumula água e compromete a visibilidade, enquanto o inteiriço oferece maior segurança e campo de visão ao motorista.

5.2. Diante do exposto, e considerando que as adequações propostas visam ampliar a competitividade, otimizar a relação custo-benefício e garantir a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, solicitamos a revisão das especificações técnicas do edital.

5.3. Requer-se, portanto, a alteração das especificações técnicas do Edital de Licitação nos termos acima detalhados, e, consequentemente, a reabertura do prazo para apresentação de propostas, a fim de que todos os potenciais licitantes possam adequar suas ofertas às novas condições.

Nestes termos, requer o **DEFERIMENTO** da presente Impugnação.

CAXIAS DO SUL - RS., 05 de janeiro de 2026.

SIDNEI VARGAS DA SILVA:37740270059

Assinado de forma digital por SIDNEI VARGAS DA SILVA:37740270059
Dados: 2026.01.05 12:42:13 -03'00'

MARCOPOLO S.A
Sidnei Vargas da Silva