ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DA CENTRAL DE COMPRAS E LICITAÇÕES DO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 056/2026
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 42.928/2026
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE ARACAJU – SMTT

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 056/2026

MARDISA VEÍCULOS S.A., concessionária autorizada Mercedes-Benz do Brasil Ltda., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ nº 63.411.623/0021-10, com sede no QS 09, Quadra, Lotes 19 e 21, Areal, Brasília/DF, CEP 71.976-370, neste ato representada na forma de seus atos constitutivos, vem, respeitosamente, perante Vossa Senhoria, com fundamento no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, nos artigos 5º, caput, e 37, caput e inciso XXI da Constituição Federal, apresentar a presente IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 056/2026, em face das exigências constantes do certame, pelos fundamentos de fato e de direito a seguir expostos:

I. DA TEMPESTIVIDADE

A presente impugnação é tempestiva, uma vez apresentada dentro do prazo legal previsto no artigo 164 da Lei Federal nº 14.133/2021.

II. DA SÍNTESE DA CONTROVÉRSIA

A SMTT pretende adquirir 36 ônibus urbanos novos, ao custo estimado de R$ 39.372.000,12, destinados ao sistema de transporte coletivo de Aracaju. Ocorre que o Termo de Referência estabelece a transmissão automática como única opção de fornecimento. A Impugnante requer que a especificação seja aperfeiçoada para admitir transmissão automática ou transmissão automatizada, de modo a preservar o nível tecnológico pretendido e ampliar a competitividade.

Além disso, o edital prevê a entrega de 18 veículos em 90 dias corridos e mais 18 também com 90 dias corridos, sem qualquer mecanismo de validação prévia da solução ofertada, sem aprovação de protótipo, o que coloca em risco toda a grade produtiva em caso de não conformidades durante a entrega.

Na prática, a Administração se propõe a receber uma primeira entrega de uma frota de 18 veículos sem jamais ter aprovado previamente uma única unidade produzida (protótipo). Tal circunstância

afronta princípios elementares da gestão de riscos, do planejamento da contratação e da governança pública.

III. DO HISTÓRICO DO CERTAME E DA NECESSIDADE DE ESPECIAL CAUTELA

O presente procedimento sucede licitação anteriormente suspensa pela própria Administração após impugnações apresentadas por empresas do setor, incluindo a Mercedes-Benz do Brasil Ltda. Na ocasião, a SMTT reconheceu a necessidade de republicação do Edital, do Estudo Técnico Preliminar e do Termo de Referência.

Tal circunstância demonstra que o próprio órgão já identificou a necessidade de aperfeiçoamento técnico da modelagem contratual. Por isso mesmo, impõe-se redobrada atenção à análise das restrições ainda existentes.

IV. DA VIOLAÇÃO AO ARTIGO 37, INCISO XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Dispõe a Constituição Federal:

Art. 37, XXI – Ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes.

A Administração pode definir suas necessidades. Não pode, contudo, restringir a competição sem motivação técnica adequada.

A jurisprudência dos Tribunais de Contas é pacífica ao exigir demonstração objetiva de necessidade sempre que determinada especificação produzir redução do universo competitivo.

V. DA VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS PREVISTOS NO ARTIGO 5º DA LEI Nº 14.133/2021

O artigo 5º da Lei nº 14.133/2021 determina observância obrigatória aos princípios da competitividade, igualdade, motivação, planejamento, razoabilidade, proporcionalidade, economicidade e seleção da proposta mais vantajosa.

A exigência exclusiva de transmissão automática, quando existe solução de transmissão automatizada disponível no mercado nacional, tecnicamente apta a atender à finalidade pretendida, restringe desnecessariamente o universo de soluções e pode afrontar os princípios da competitividade, razoabilidade, proporcionalidade, economicidade e seleção da proposta mais vantajosa.

VI. DA NECESSIDADE DE ADMITIR TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA OU AUTOMATIZADA

O Termo de Referência apresenta justificativa para a adoção da transmissão automática. Segundo o documento, os benefícios pretendidos são: redução da fadiga do motorista; melhoria da ergonomia; aumento da segurança operacional; redução da intervenção humana na troca de marchas; maior padronização da condução; e melhoria da disponibilidade operacional da frota.

Contudo, há uma questão fundamental: o edital demonstra as vantagens atribuídas à transmissão automática, mas não demonstra porque a transmissão automatizada seria inadequada para o mesmo objetivo operacional.

O edital não demonstra: porque a transmissão automatizada seria inadequada; porque a transmissão automatizada não atenderia à operação de Aracaju; porque a transmissão automatizada não alcançaria os resultados desejados; e porque sua utilização representaria prejuízo ao interesse público. Essa demonstração inexiste.

VII. DA AUSÊNCIA DE ESTUDO COMPARATIVO ENTRE AS SOLUÇÕES DE TRANSMISSÃO

Não foi identificado no Termo de Referência ou no Estudo Técnico Preliminar abrangendo o território nacional onde se aplica este: estudo comparativo entre transmissão automática e automatizada; análise de custo-benefício; avaliação comparativa de manutenção; avaliação do ciclo de vida do veículo; estudo de economicidade e custo-benefício; e estudo de disponibilidade operacional comparativa.

O artigo 18 da Lei nº 14.133/2021 exige análise das alternativas disponíveis e adequada fundamentação da solução escolhida. Entretanto, a Administração optou pela transmissão automática sem demonstrar tecnicamente a inadequação da transmissão automatizada, que é justamente a solução tecnológica cuja admissão se requer.

VIII. DA NECESSIDADE DE MOTIVAÇÃO TÉCNICA DA RESTRIÇÃO

Conforme leciona Marçal Justen Filho, a Administração não pode afastar soluções existentes no mercado sem demonstração objetiva e adequada da necessidade da restrição. Não basta demonstrar que a solução escolhida é conveniente. É indispensável demonstrar que a solução excluída é insuficiente ou inadequada para a satisfação do interesse público.

No presente caso, a Administração demonstrou apenas que aprecia os benefícios da transmissão automática. Não demonstrou que a transmissão automatizada é inadequada. Há diferença jurídica substancial entre ambas as situações.

IX. DA VIOLAÇÃO AO ARTIGO 9º DA LEI Nº 14.133/2021

Dispõe o artigo 9º: É vedado ao agente público admitir, prever, incluir ou tolerar cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo da licitação.

Ao excluir uma solução tecnológica de transmissão automatizada sem motivação técnica específica, a Administração produz restrição potencialmente indevida da disputa. A simples preferência da Administração por determinada tecnologia, quando existe alternativa tecnicamente apta, não constitui justificativa suficiente para restringir a competição.

X. DA AUSÊNCIA DE PROTÓTIPO E DA NECESSIDADE DE VALIDAÇÃO PRÉVIA

O Termo de Referência prevê a entrega de 18 veículos em 90 dias e mais 18 veículos em 90 dias subsequentes. Entretanto, não prevê prazos para a entrega de um protótipo, para homologação prévia da solução ofertada.

Assim, a SMTT poderá receber os primeiros 18 veículos sem jamais ter validado tecnicamente uma única unidade. Trata-se de grave falha de planejamento.

A validação prévia do protótipo, em contratação de alta complexidade e elevado valor financeiro, constitui importante instrumento de gestão de riscos, permitindo verificar a conformidade da solução antes da produção em escala.

XI. DA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DOS PRAZOS DE ENTREGA E DA PREVISÃO DE PRAZO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO PROTÓTIPO

Conforme já demonstrado, o Edital estabelece a entrega dos veículos em lotes, prevendo inicialmente 18 (dezoito) unidades em 90 (noventa) dias e outras 18 (dezoito) unidades em período subsequente de 90 (noventa) dias.

Entretanto, considerando a natureza e a complexidade da contratação, bem como o fato de que os veículos objeto do certame não se encontram previamente disponíveis com chassi pronto e devidamente encarroçados, mostra-se tecnicamente inadequado exigir que a Administração receba a primeira parcela da frota sem que tenha ocorrido, previamente, a fabricação, apresentação, inspeção e aprovação de uma unidade protótipo.

A produção das unidades envolve programação industrial, disponibilização do chassi, processo de encarroçamento, instalação e integração dos equipamentos e componentes, realização de testes, inspeções e demais procedimentos necessários à adequada configuração dos veículos conforme as especificações do Termo de Referência.

Dessa forma, o prazo destinado à apresentação e aprovação do protótipo deve ser considerado etapa autônoma e anterior ao início da contagem do prazo de entrega dos veículos de produção, não podendo ser absorvido ou confundido com o prazo de entrega do primeiro lote.

Assim, requer-se que o Edital estabeleça a seguinte sistemática:

a) Protótipo: prazo de até 90 (noventa) dias corridos para fabricação, disponibilização e apresentação de 01 (uma) unidade protótipo à Administração, contados da emissão da ordem de fornecimento/autorização correspondente;

b) Aprovação do protótipo: após sua apresentação, deverá ser assegurado à Administração prazo adequado para realização dos testes, inspeções, avaliações técnicas, análise documental, verificação de conformidade e emissão do respectivo parecer de aprovação;

c) Primeiro lote: após a aprovação formal do protótipo, deverá iniciar-se a contagem de novo prazo de até 90 (noventa) dias corridos para a entrega dos 17 (dezessete) veículos restantes do primeiro lote, totalizando, juntamente com o protótipo aprovado, as 18 (dezoito) unidades previstas para a primeira etapa;

d) Segundo lote: os 18 (dezoito) veículos do segundo lote deverão ser entregues em até 90 (noventa) dias corridos após a conclusão da entrega do primeiro lote.

A sistemática ora requerida não representa dilação injustificada do prazo contratual, mas sim a adequação do cronograma à realidade produtiva dos veículos objeto da contratação, especialmente porque se trata de unidades que não estão disponíveis em estoque, com chassi previamente pronto e encarroçamento concluído, dependendo de programação industrial, encarroçamento, montagem, testes e inspeções para sua disponibilização definitiva.

Além disso, a aprovação prévia do protótipo constitui importante mecanismo de gestão de riscos, pois permite à Administração verificar, em uma única unidade, a conformidade da solução ofertada antes que seja produzidos todas as demais unidades que compõe os dois lotes.

Sem a apresentação e aprovação da unidade Protótipo e caso eventual inconformidade seja identificada somente após a fabricação e entrega das primeiras 18 (dezoito) unidades, poderão surgir retrabalhos, adequações, substituições ou discussões acerca da conformidade dos veículos, gerando riscos tanto para a Administração quanto para a futura contratada.

Portanto, o cronograma deve observar uma sequência lógica e tecnicamente executável: 90 dias para disponibilização do protótipo → aprovação formal pela Administração → 90 dias para entrega dos 17 veículos restantes do 1º lote → 90 dias para entrega dos 18 veículos do 2º lote.

XII. DO APERFEIÇOAMENTO DO PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO

A própria experiência recente da Administração Municipal demonstra a relevância de estudos técnicos robustos, gestão de riscos e adequada fundamentação das escolhas realizadas em contratações envolvendo veículos de transporte coletivo.

Diante desse contexto, a ausência de validação prévia da solução ofertada e a exclusão de apresentação de um protótipo, sem análise comparativa aprofundada, não se mostram compatíveis com as melhores práticas de governança pública.

XIII. DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, requer-se:

a) O conhecimento e processamento da presente impugnação.

b) A suspensão cautelar do certame até análise definitiva dos fundamentos apresentados.

c) A alteração da especificação para admitir: Transmissão automática ou automatizada;

d) A inclusão obrigatória de etapa de apresentação e aprovação de unidade protótipo, estabelecendo-se cronograma de entrega compatível com a realidade produtiva dos veículos, nos seguintes termos:

d.1) prazo de até 90 (noventa) dias corridos para disponibilização e apresentação do protótipo;

d.2) realização dos testes, inspeções, análises técnicas, avaliação documental e demais procedimentos necessários à verificação da conformidade do protótipo;

d.3) somente após a aprovação formal do protótipo deverá iniciar-se a contagem do prazo de entrega dos veículos de produção;

d.4) prazo de 90 (noventa) dias corridos após a aprovação do protótipo para entrega dos 17 (dezessete) veículos restantes do primeiro lote

d.5) prazo adicional de até 90 (noventa) dias corridos após a conclusão da entrega do primeiro lote para entrega dos 18 (dezoito) veículos integrantes do segundo lote;

d.6) que os prazos acima sejam expressamente previstos no Edital e no Termo de Referência, considerando que os veículos objeto da contratação não se encontram previamente disponíveis com chassi pronto e encarroçamento concluído, dependendo de programação industrial, encarroçamento, montagem, testes e inspeções para sua disponibilização definitiva.

e) A republicação do Edital e a reabertura integral dos prazos legais.

f) Subsidiariamente, caso a impugnação não seja acolhida, seja apresentada decisão técnica formal enfrentando individualmente todos os argumentos aqui expostos e acompanhada dos estudos técnicos correspondentes.

Nestes termos, pede deferimento.

Brasília, 09 de setembro de 2026.

GILBERTO SALGADO DE JESUS:23919213149

Assinado de forma digital por GILBERTO SALGADO DE JESUS:23919213149
Dados: 2026.09.09 08:00:18 -03'00'

Gilberto Salgado de Jesus
Procurador
CRA/DF 019.542
Mardisa Veículos S.A.
CNPJ: 63.411.623/0021-10