Mercedes-Benz

São Bernardo do Campo, 09 de Setembro de 2026.
VO-VGB-067/26

ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO DA CENTRAL DE COMPRAS E LICITAÇÕES – CCL/SEPLOG DO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE

Edital de Pregão Eletrônico nº 056/2026

MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA ("Mercedes-Benz"), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 59.104.273/0001-29, com sede na Avenida Alfred Jurzykowski, nº 562, Vila Paulicéia, CEP: 09680-900, neste ato representada por seus representantes legais ao final assinados, vem, respeitosamente, apresentar **PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO** em face do Edital de Pregão Eletrônico nº 056/2026 ("Edital"), promovido pela **Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju – SMTT**, com fundamento na Cláusula 12 do Edital, pelas razões de fato e direito a seguir expostas.

I. DO CABIMENTO E DA TEMPESTIVIDADE

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju – SMTT ("SMTT") republicou o Edital de Pregão Eletrônico nº 056/2026, visando à aquisição de 36 (trinta e seis) ônibus urbanos, novos, zero quilômetro, equipados com câmbio automático e movidos a óleo diesel, destinados à operação do sistema de transporte coletivo urbano do Município de Aracaju.

Em observância aos ditames da Lei Federal nº 14.133/2021, o Item 12.1 do Edital assegura a possibilidade de apresentação de impugnação e/ou pedidos de esclarecimentos por qualquer interessado, no prazo de até **3 (três) dias úteis antes da data de abertura do certame**. Considerando que a sessão pública está prevista para **15 (quinze) de setembro de 2026**, o presente pedido é apresentado tempestivamente.

II. DA NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO DA COMPETITIVIDADE DO CERTAME

A Lei nº 14.133/2021 estabelece, em seu artigo 5º, que os processos licitatórios devem observar, entre outros, os princípios da isonomia, da competitividade, da razoabilidade, da proporcionalidade, da motivação, da economicidade e da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública. Em consonância com tais diretrizes, as especificações técnicas do objeto devem se limitar ao necessário para o adequado atendimento da necessidade administrativa, **vedando-se exigências que imponham restrições injustificadas ao caráter competitivo do certame**.

De forma mais específica, o **artigo 9º, inciso I, alínea "a", da Lei nº 14.133/2021** veda a inclusão de condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório. O **artigo 11, incisos I e II**, por sua vez, estabelece como objetivos da licitação a seleção da proposta mais vantajosa, o tratamento isonômico entre os licitantes e a justa competição.

No mesmo sentido, o **artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal** determina que a licitação assegure igualdade de condições aos concorrentes e admite somente exigências indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. Assim, embora caiba à Administração definir as condições e especificações da contratação, **eventuais restrições à participação devem ser necessárias, proporcionais e tecnicamente justificadas, não podendo resultar na limitação indevida do universo de potenciais fornecedores.**

O próprio **Estudo Técnico Preliminar ("ETP") reconhece, nos itens 1.11 e 1.12**, que as especificações técnicas devem ser formuladas por parâmetros objetivos de desempenho, funcionalidade, segurança, capacidade, durabilidade e qualidade, **evitando-se características construtivas excessivamente específicas, e que a Administração deve compatibilizar a atualização tecnológica da frota com a preservação da competitividade**. No mesmo sentido, o **item 2.8.13 do Termo de Referência** afirma que as especificações foram definidas por parâmetros mínimos de desempenho e funcionalidade, **possibilitando a participação de fornecedores que disponham de soluções tecnicamente equivalentes**.

No presente caso, a Mercedes-Benz identificou duas exigências que, individualmente e, sobretudo, quando analisadas em conjunto, possuem potencial para restringir injustificadamente a competitividade do certame: **a exigência exclusiva de transmissão automática e o prazo de 90 (noventa) dias corridos para a entrega da primeira parcela de 18 (dezoito) ônibus completos**.

III. DA IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

III.I. Da restrição indevida à transmissão automatizada

O Edital e seus anexos exigem exclusivamente transmissão automática, justificando essa escolha, em síntese, pela busca de maior ergonomia, conforto, segurança, eficiência operacional e facilidade de manutenção. O que se questiona não são esses objetivos, mas a exclusão prévia da transmissão automatizada, **sem demonstração técnica suficiente de que essa tecnologia seja incapaz de atender às funcionalidades pretendidas pela SMTT**.

Embora as transmissões automática e automatizada possuam características construtivas distintas, **ambas dispensam o pedal de embreagem, realizar as trocas de marcha de forma automática através de gerenciamento eletrônico e reduzir a intervenção direta do motorista**. Para os fins da contratação, portanto, o aspecto relevante não é a identidade entre as tecnologias, mas a capacidade de cada solução de proporcionar os resultados funcionais e operacionais exigidos pela Administração.

Essa premissa é reconhecida pelo próprio Estudo Técnico Preliminar ("ETP"). Ao analisar a transmissão automatizada, o ETP admite que a tecnologia pode dispensar o pedal de embreagem, reduzir a intervenção do condutor e proporcionar benefícios ergonômicos. Mais do que isso, o **item 6.13.1** registra que as tecnologias avaliadas possuem aplicações possíveis no segmento de veículos pesados e esclarece que a análise realizada **não permite concluir pela inadequação absoluta das transmissões manual ou automatizada**.

Essa ressalva é relevante. Se o próprio ETP reconhece que a transmissão automatizada não é inadequada em termos absolutos e que sua aplicação depende das condições operacionais, do projeto e da configuração do veículo, **não é coerente excluí-la previamente do certame sem permitir a demonstração de sua adequação à operação pretendida**. A conclusão deveria conduzir à definição de requisitos objetivos de desempenho, e não à adoção de uma única arquitetura como solução admissível.

Para fundamentar a preferência pela transmissão exclusivamente automática, o ETP menciona duas análises comparativas entre transmissões automáticas e automatizadas. A primeira, publicada em **2016**, examina uma situação específica relacionada à assistência à partida em aclive. Trata-se de referência produzida há aproximadamente dez anos, **período relevante em um setor marcado pela evolução contínua de sistemas eletrônicos, softwares de gerenciamento, sensores, atuadores e calibrações.**

A segunda análise, publicada em **2024**, é mais recente, mas possui objeto específico: o desgaste da embreagem em determinada aplicação. Seu conteúdo pode contribuir para a compreensão desse aspecto técnico, porém **não constitui avaliação abrangente da tecnologia automatizada**, nem demonstra que todas as transmissões desse tipo apresentem o mesmo comportamento, independentemente de fabricante, projeto, calibração, condição de uso ou integração com os demais sistemas do veículo. Além disso, em termos de tecnologia, este período é suficiente para apresentar evoluções e melhorias.

O ETP também utiliza publicação da Eaton, de **2022**, que descreve limitações e cuidados operacionais relacionados às transmissões produzidas exclusivamente por essa fabricante. Além de anteceder em quatro anos o presente certame, o documento examina características de soluções específicas da própria Eaton. Por essa razão, **eventuais limitações identificadas nesses produtos não podem ser atribuídas às transmissões automatizadas de outros fabricantes**, desenvolvidas com projetos, componentes, sistemas de gerenciamento, configurações e calibrações distintos e que, certamente, podem apresentar muitas melhorias no ano atual de 2026.

Por isso, o ponto é que documentos com objetos, épocas, produtos e metodologias diferentes **não oferecem base uniforme para excluir toda uma categoria tecnológica do certame**. Uma restrição dessa amplitude exigiria análise atual do mercado e comparação objetiva entre as soluções efetivamente disponíveis, considerando, em condições equivalentes, ergonomia, conforto, segurança, desempenho, confiabilidade, durabilidade, disponibilidade, manutenção e custo do ciclo de vida.

O ETP, contudo, não apresenta essa comparação. Também não estabelece parâmetros mensuráveis que demonstrem porque uma transmissão automatizada, sem pedal de embreagem, com trocas eletronicamente gerenciadas e com grande durabilidade, seria incapaz de atender às necessidades da SMTT. A opção foi definida a partir da classificação e da arquitetura da transmissão, e não da comprovação de insuficiência funcional das soluções excluídas.

A exigência exclusiva contrasta com as premissas estabelecidas nos **itens 1.11 e 1.12 do próprio ETP** e no **item 2.8.13 do Termo de Referência**, que orientam a definição das especificações por parâmetros objetivos de desempenho e funcionalidade, recomendam evitar características construtivas excessivamente específicas e admitem soluções tecnicamente equivalentes.

Nesse contexto, **não se justifica eleger uma única arquitetura como meio exclusivo para alcançar os resultados pretendidos**, sobretudo quando o próprio ETP reconhece a aplicação da transmissão automatizada no segmento de veículos pesados e não conclui por sua inadequação absoluta. A Administração pode definir os níveis de segurança, ergonomia, conforto, desempenho e manutenção exigidos, mas **deve permitir que seu atendimento seja demonstrado pelas diferentes soluções tecnológicas disponíveis**.

Sem uma justificativa técnica clara, a manutenção da exigência **afasta fornecedores capazes de atender às necessidades da SMTT e reduz a competitividade do certame**. A adoção de critérios baseados nas funcionalidades e no desempenho esperado mantém o padrão técnico da contratação e permite a participação de outras soluções igualmente aptas, ampliando as condições para a obtenção da proposta mais vantajosa.

Diante disso, requer-se a reformulação da especificação técnica para admitir **transmissão automática ou automatizada, sem pedal de embreagem e com gerenciamento eletrônico das trocas de marcha, por serem soluções equivalentes e que apresentam segurança, desempenho, ergonomia, durabilidade, conforto e desempenho também equivalentes.**

III.II. Da incompatibilidade dos prazos de entrega com o ciclo produtivo

Os **itens 4.1.2 e 11.1.1 do Termo de Referência** estabelecem a entrega dos veículos em duas parcelas de 18 (dezoito) unidades, sendo a primeira em até 90 (noventa) dias corridos e a segunda em até 90 (noventa) dias corridos após o encerramento da primeira parcela. O mesmo cronograma é reproduzido nos **itens 5.6, 9.9.1 e 16.1 do ETP.**

O prazo estabelecido é **manifestamente insuficiente para a fabricação e a entrega de 18 (dezoito) ônibus urbanos completos**, **especialmente porque os veículos exigidos não constituem produtos de "prateleira"**. Trata-se de bens complexos, fabricados e configurados de acordo com as especificações particulares da contratação, cuja disponibilização depende de **sucessivas etapas industriais, técnicas, documentais e logísticas.**

O próprio ETP reconhece, nos itens 9.3 e 9.4, que o ônibus é formado pela integração entre chassi e carroceria, produzidos por fabricantes distintos. Essa integração envolve a compatibilização do chassi, da motorização, da transmissão, da suspensão, dos sistemas de frenagem, das interfaces elétricas e eletrônicas e dos equipamentos instalados na carroceria, incluindo climatização, acessibilidade, sistemas de segurança e demais componentes exigidos pela contratação.

Além da fabricação do chassi e do encarroçamento, o fornecimento compreende a instalação dos equipamentos previstos no Edital, os testes, a regularização documental, o primeiro emplacamento e o transporte dos veículos completos até Aracaju. **Não há no ETP, contudo, memória de cálculo ou pesquisa de mercado que demonstre a viabilidade da execução de todas essas etapas, para 18 unidades, no prazo de apenas 90 dias corridos.**

A própria matriz de riscos do **item 15.6 do ETP** classifica o atraso na entrega como risco de probabilidade média e impacto alto, além de reconhecer dificuldades relacionadas à cadeia de suprimentos e a possíveis não conformidades durante a fabricação ou montagem. As medidas previstas, como acompanhamento, inspeções e sanções, **não corrigem a inadequação do prazo**, pois se destinam apenas ao controle de eventual descumprimento.

Nesse contexto, a exigência afasta fornecedores sujeitos à programação regular das linhas de produção de chassis e carrocerias e favorece aqueles que já disponham de veículos produzidos, componentes reservados ou capacidade industrial previamente programada. Trata-se de condição capaz de **restringir a competitividade e comprometer a obtenção da proposta mais vantajosa**.

Diante disso, requer-se a alteração dos **itens 4.1.2 e 11.1.1 do Termo de Referência** e dos **itens 5.6, 9.9.1 e 16.1 do Estudo Técnico Preliminar**, para prever a entrega da primeira parcela de 18 (dezoito) veículos em até **120 (cento e vinte) dias corridos** e a conclusão da segunda parcela, igualmente composta por 18 (dezoito) veículos, em até **180 (cento e oitenta) dias corridos**, contados da implementação cumulativa dos marcos previstos nos documentos da contratação.

A reformulação pretendida acrescenta 30 (trinta) dias ao prazo da primeira parcela, **sem ampliar o prazo total de 180 (cento e oitenta) dias para a entrega integral dos veículos**, promovendo apenas a adequação do cronograma ao ciclo produtivo do objeto.

IV. DOS PEDIDOS

À vista das razões expostas, a Mercedes-Benz requer o recebimento e o processamento da presente impugnação, com o acolhimento da presente impugnação e dos seguintes pedidos:

(i) **Reformulação da especificação técnica do sistema de transmissão**, para admitir veículos equipados com **transmissão automática ou automatizada**;

(ii) **Reformulação do cronograma de entrega**, para que a primeira parcela de 18 (dezoito) veículos seja entregue em até **120 (cento e vinte) dias corridos** e a segunda parcela, igualmente composta por 18 (dezoito) veículos, em até **180 (cento e oitenta) dias corridos,** ambos contados da implementação cumulativa dos marcos previstos nos documentos da contratação.

Requer-se, por fim, a **retificação e a republicação do Edital e de seus anexos, com a reabertura dos prazos legalmente aplicáveis**.

GUSTAVO ROSSI NOGUEIRA:06218937810

Assinado de forma digital por GUSTAVO ROSSI NOGUEIRA:06218937810
Dados: 2026.09.09 17:35:25 -03'00'

Gustavo Nogueira
Gerente de Vendas a Governo

CLEBER BRAGA:26979260898

Assinado de forma digital por CLEBER BRAGA:26979260898
Dados: 2026.09.09 17:31:41 -03'00'

Cleber Braga
Consultor de Vendas