
PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS E IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

De : Livianne Ferreira Teixeira De Santana
<lsantana@gruposhc.com.br>

seg., 14 de out. de 2024 11:09

 3 anexos

Assunto : PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS E IMPUGNAÇÃO
AO EDITAL

Para : licitacao@detro.rj.gov.br

Cc : Marcio Fernando De Almeida
<mfernando@gruposhc.com.br>, Silvestre
Cavalcante De Sousa
<scalvalcante@gruposhc.com.br>, Vagner Rigon
<vrigon@ankaibrasil.com.br>

Bom dia!

Senhor Pregoeiro e Equipe de Apoio,

Sou advogada da empresa NGN, que possui interesse na participação do pregão eletrônico N° 005/2024.

No entanto, peço o esclarecimento e impugnação em anexo para alguns pontos do Edital e Termo de Referência.

Atenciosamente.



Livianne Ferreira
Advogada
✉ lsantana@gruposhc.com.br
☎ 11 977931197

SHC JAC
100% ELECTRIC
www.jacmotors.com.br

 **ESCLARECIMENTO ÔNIBUS - PE 005.pdf**
518 KB

 **NGN---24-09-pdf-D4Sign.pdf**
1 MB



ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PREGOEIRO(A) DA COORDENADORIA GERAL DE LICITAÇÕES DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE RODOVIARIOS DO RIO DE JANEIRO

Pregão Eletrônico nº 005/2024

Abertura: 18/10/2024 10:00

NGN DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA. (Concessionária autoriza ANKAI). pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob nº 11.453.341/0004-81 Rua Batata, 00108, BOX 17 PARTE, Penha Circular, Rio de Janeiro RJ, CEP: 21.011-020, por sua advogada, vem respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, apresentar seu pedido de **ESCLARECIMENTO** e **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL** do Pregão Eletrônico nº 005/2024, em referência, nos seguintes termos:

.I.

DO OBJETO DA LICITAÇÃO

OBJETO: *“Registro de Preços para AQUISIÇÃO DE 30 (TRINTA) ÔNIBUS URBANOS DE PROPULSÃO ELÉTRICA E 17 (DEZESSETE) CARREGADORES PARA ÔNIBUS URBANOS DE PROPULSÃO ELÉTRICA, para utilização no SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, na forma estabelecida neste Edital e seus anexos”.*

.II.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS E LEGITIMIDADE

A Nova Lei de Licitações nº 14.133/2021, em seu artigo 164, legitima qualquer pessoa para impugnar ou requer esclarecimentos do Edital.



*“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.”*

Ilustre Pregoeiro(a), o julgamento do presente petitório recai sob sua responsabilidade, em vista do que confiamos na sua lisura, isonomia e imparcialidade, evitando, assim, a busca do Poder Judiciário para haver a devida apreciação do processo licitatório em apreço, pois, apenas almejamos o cumprimento dos ditames da Lei e da Constituição, assim como da jurisprudência do TCU e da corte máxima de contas do país.

.II.

DA TEMPESTIVIDADE

O Pregão Eletrônico Nº 005/2024, definiu o início da Sessão Pública de Abertura agendada para o dia 18/10/2024, às 10:00 min., sendo o prazo e as normas para esclarecimento e impugnação regulamentados pelo artigo 164 da Nova Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. Observa-se:

*“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.**”*

Portanto, finda-se o prazo para pedidos de impugnações e esclarecimentos em 14/10/2024, logo, deve ser a presente impugnação considerada, nestes termos, plenamente tempestiva.

.III.

DOS ESCLARECIMENTOS

.III.1. DA AUSÊNCIA DO ANO/ MODELO DOS ÔNIBUS.



O anexo 1 Termo de Referência, ao discriminar o objeto da contratação no item 5, deixou de mencionar o ano/modelo do veículo objeto da licitação. Observa-se:

MATERIAL (ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA)	UNIDADE	QUANTIDADE
<p>ITEM 1. VEICULO TRANSPORTE COLETIVO PASSAGEIROS,CLASSIFICACAO: ONIBUS ELETRICO BASICO, CATEGORIA M3, MARCA: N/A, COMBUSTIVEL: ELETRICO, POTENCIA MOTOR: MINIMO 170 KW, TORQUE NOMINAL MINIMO DO MOTOR 950 NM, CAPACIDADE PASSAGEIROS: 75 PASSAGEIROS, NUMERO PORTAS: 02, MODELO: URBANO, CAPACIDADE DE RAMPA MINIMA: 17% COM PESO TOTAL REFERENTE A CAPACIDADE DE PASSAGEIROS ESPECIFICADA, COR: N/A, MOTOR: ELETRICO CORRENTE CONTINUA, FABRICANTE MOTOR: N/A, FABRICANTE CARROCERIA: N/A, TRANSMISSAO: AUTOMATICA OU AUTOMATIZADA, ANO FABRICACAO: 0 KM, OPCIONAL: ASSENTOS CONVENCIONAIS PARA CURTAS E MEDIAS DISTANCIAS, AREAS URBANAS E CONURBADAS, CONDICIONADOR AR, PROPULSAO ELETRICA, CONCEITO PISO BAIXO, CONFORME RESOLUCAO Nº. 959/2022 DO CONTRAN, FORMA FORNECIMENTO: UNIDADE</p> <p>Código do Item: 2310.004.0057 (ID - 189227)</p>	UNID.	30

Igualmente, no anexo 3, não há determinação do ano/modelo. Observa-se:

ANEXO 3

	SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL	Licitação por Pr	
	MODELO DE PROPOSTA E PREÇOS	A realizar-se em Requisição Siste Processo nº SEI-	
A empresa ao lado mencionada propõe fornecer ao Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro, pelos preços abaixo firmados, obedecendo rigorosamente às condições estipuladas constantes do Edital nº XXX/2024.		CA	
ITEM	ESPECIFICAÇÃO	UNID	QUAN
1	VEICULO TRANSPORTE COLETIVO PASSAGEIROS,CLASSIFICACAO: ONIBUS ELETRICO BASICO, CATEGORIA M3, MARCA: N/A, COMBUSTIVEL: ELETRICO, POTENCIA MOTOR: MINIMO 170 KW, TORQUE NOMINAL MINIMO DO MOTOR 950 NM, CAPACIDADE PASSAGEIROS: 75 PASSAGEIROS, NUMERO PORTAS: 02, MODELO: URBANO, CAPACIDADE DE RAMPAS MINIMA: 17% COM PESO TOTAL REFERENTE A CAPACIDADE DE PASSAGEIROS ESPECIFICADA, COR: N/A, MOTOR: ELETRICO CORRENTE CONTINUA, FABRICANTE MOTOR: N/A, FABRICANTE CARROCERIA: N/A, TRANSMISSAO: AUTOMATICA OU AUTOMATIZADA, ANO FABRICACAO: 0 KM, OPCIONAL: ASSENTOS CONVENCIONAIS PARA CURTAS E MEDIAS DISTANCIAS, AREAS URBANAS E CONURBADAS, CONDICIONADOR AR, PROPULSAO ELETRICA, CONCEITO PISO BAIXO, CONFORME RESOLUCAO Nº. 959/2022 DO CONTRAN, FORMA FORNECIMENTO: UNIDADE- (ID - 189227) MARCA: () FABRICANTE: () GARANTIAS: ()	UNID.	30

O Termo de referência em questão apresenta exigências para a aquisição de ônibus elétrico sem, contudo, especificar de forma clara **o ano/modelo dos veículos** a serem adquiridos. Essa omissão fere os princípios da isonomia e da competitividade, previstos na Lei 8.666/93 e Nova Lei 14.133/21, uma vez que a ausência de uma descrição técnica precisa do objeto licitado abre margem para interpretações ambíguas, podendo favorecer determinados fornecedores em detrimento de outros.

Assim, tal prática possibilita de forma desigual o uso de estoque remanescente de marcas que não comercializaram o produto em anos anteriores, gerando prejuízos à Administração ao adquirir bens obsoletos.

Outrossim, o artigo 10 da Lei Ordinária nº 9.405/2021 do Rio de Janeiro, determina que os veículos adquiridos para eliminação de emissões de gases poluente devem **ser novos e mais tecnológicos**, deste feito, o edital deve exigir o ano modelo do ano vigente.



A **especificação do ano e modelo dos ônibus** é fundamental para garantir que todos os licitantes participem em igualdade de condições, com pleno conhecimento do que se espera no fornecimento dos veículos. A não inclusão desses dados pode gerar uma desproporcionalidade na avaliação de propostas, prejudicando a lisura do certame.

De acordo com o **princípio da isonomia e da transparência** que rege os processos licitatórios, conforme art. 3º da Lei nº 8.666/93 e art. 5º da Lei 14.133/21, entende-se **que todos os licitantes devem concorrer em igualdade de condições**. A falta de especificação do ano/modelo do veículo compromete essa igualdade, pois licitantes podem oferecer veículos de diferentes gerações tecnológicas e níveis de depreciação, o que dificulta a comparação justa das propostas.

O “**ano-modelo ou ano/fabricação**” se constitui no referencial identificado do tipo, em termos de sua evolução no tempo, donde a correção de sua utilização como qualificação básica do bem no mercado automobilístico sem prejuízo do acréscimo de outras características que possam traduzir numa mais perfeita indigitará daquele veículo que esteja sendo ofertado, como a presença de acessórios, motor mais potente, pintura, especial, etc. Assim, é que a própria indústria automobilística promove a comercialização pelo ANO-MODELO, quando dos lançamentos dos seus produtos a cada exercício.

Em uma demonstração básica, caso a Administração deixe de indicar o ano/modelo, corre o risco de adquirir veículos fabricados em anos anteriores, perdendo anos de usabilidade, os ônibus devem ser substituídos a cada 10/15 anos da sua fabricação, isto é, na prática, a Administração, perderia 1 ano de uso do bem. Adquirir um veículo fabricado em 2023, por exemplo, só poderá usufruí-lo por apenas 9/14 anos, e não pelo período de 10/15 anos.

Dessa forma, faz-se extremamente necessário a indicação de ano/modelo do ano vigente para objeto da licitação.

Por fim, requer-se a **inclusão da especificação do ano/modelo do ônibus no Edital**, de forma a garantir que todos os licitantes possam concorrer em igualdade de condições, com clareza e objetividade.



.IV.

DAS CLAUSULAS IMPUGNADAS

IV.1. DA BATERIA E AUTONOMIA DOS ÔNIBUS NO ITEM 5.2.11.

O termo de referência prevê a seguinte especificação técnica, no item 5.2.11:

"Tomada de carregamento: tipo CCS2 (Combined Charging System Combo 2), devendo também o veículo admitir o carregamento de suas baterias com potência programável igual ou superior a 150 kW (cento e cinquenta quilowatts)."

A exigência imposta de que o veículo elétrico suporte uma potência de carregamento programável igual ou superior a **150 kW** caracteriza-se como **restritiva**, uma vez que impõe um critério de alta especificidade que não é fundamental para a eficiência operacional e pode excluir do certame veículos que operam com potências menores, como os que têm carregamento programável a partir de **120 kW**, os quais possuem pleno desempenho técnico, operacional e econômico, como a desse Fornecedor.

Explica-se que atualmente há apenas 2 fornecedores que possuem o produto com capacidade de carregamento programável a 150kW, e as demais de todo o mercado automobilístico, possuem a capacidade de 120kW.

Além disso, muitos fornecedores de veículos elétricos utilizam sistemas de carregamento com potências a partir de **120 kW**, os quais são amplamente aceitos e utilizados por empresas de transporte em várias cidades, tanto no Brasil quanto em outros países, demonstrando que a capacidade de carregamento de 120 kW é tecnicamente viável e atende às necessidades operacionais sem comprometer a eficiência ou a qualidade do serviço prestado.



A título de esclarecimento, cumpre ressaltar que um veículo com capacidade de carregamento de 150 kW requer uma tensão elétrica de 750 volts, enquanto um veículo com capacidade de carregamento de 120 kW necessita de apenas 600 volts, portanto, sem comprometer a eficiência e eficácia do produto. A condição discriminatória imposta de maneira fundada em critério que é irrelevante a condução do veículo objeto do pregão, tende a direcionar a disputa para dois fornecedores.

Segundo o art. 3º da Lei nº 8.666/93 e alínea “a” do inciso I artigo 9º da Lei 14.133/21, o procedimento licitatório deve ser pautado pelos princípios da **igualdade, competitividade e economicidade**, sendo vedado o estabelecimento de especificações que possam restringir a competição de forma desarrazoada. A imposição de uma potência mínima de 150 kW limita a participação de potenciais fornecedores que comercializam veículos com potências programáveis a partir de 120 kW, **os quais, de acordo com dados técnicos e estudos de desempenho, são igualmente capazes de garantir uma operação eficaz e com tempo de recarga satisfatório**, conforme padrões de mercado.

Essa restrição vai de encontro ao princípio da ampla competitividade, previsto no art. 3º da Lei nº 8.666/93 e alínea “a” do inciso I artigo 9º da Lei 14.133/21, que assegura a igualdade de condições entre os concorrentes e impede a imposição de requisitos desnecessários que possam restringir a participação de interessados habilitados.

“Art. 9º É vedado ao agente público designado para atuar na área de licitações e contratos, ressalvados os casos previstos em lei:

I - admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos que praticar, situações que:

a) **comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do processo licitatório**, inclusive nos casos de participação de sociedades cooperativas;”(grifo nosso)

Dessa forma, ao exigir uma potência mínima de 150 kW, o edital limita de maneira injustificada a participação de outros fabricantes e fornecedores que oferecem veículos de qualidade comprovada com potência a partir de 120 kW, promovendo uma restrição à concorrência sem motivação técnica plausível.

IV.2. DAS PORTAS EM ITEM 5.2.38.



O Termo de Referência do Edital estabelece que os veículos devem *contar com 2 (duas) portas de serviço do tipo envolvente, acionadas eletropneumaticamente, e que atendam a um vão livre de 1,10 m e altura de 1,90 m.* A presente impugnação visa a revisão da especificação que requer o vão livre de 1,10 metros, propondo-se a metragem para 950 mm.

O critério estabelecido no edital para o **vão livre de 1,10 metros restringe de forma desnecessária a competitividade no certame**, limitando a participação de fornecedores que oferecem veículos com portas que atendem ao padrão de 950 mm de vão livre. Esse é um tamanho comumente adotado por fabricantes renomados de ônibus elétricos e que, na prática, atende às necessidades operacionais de transporte urbano e interurbano.

É de conhecimento comum no setor de transporte que o vão livre de **950 mm** é suficiente para garantir o fluxo de passageiros de maneira eficiente, inclusive em frotas que operam em cidades de grande porte. A exigência de 1,10 metros de vão livre acaba sendo uma especificação superdimensionada, **sem ganho técnico expressivo que justifique a exclusão de veículos com especificações no padrão legal**, e plenamente funcionais.

Tal situação contraria o **princípio da ampla competitividade**, previsto na Lei de Licitações, que orienta os processos licitatórios no sentido de permitir a maior participação possível de interessados, desde que atendam aos requisitos mínimos de funcionalidade e eficiência técnica.

Diversos estudos e práticas no setor de engenharia de transportes e design de veículos automotivos que foram regulamentados pelas ABNT, e indicam que o vão livre de 950 mm é amplamente utilizado em ônibus elétricos para transporte público, sendo considerado adequado para atender aos padrões de acessibilidade e fluxo de passageiros.

O Termo de Referência utiliza-se como referência a norma **ABNT 15570;2021**, importante essa Licitante destacar que a referida norma estabelece padrão mínimo para os vão livres em 950 para os demais veículos.

Observa-se o trecho 20.3 da ABNT 15570;2021, abaixo:

ABNT NBR 15570:2021

20.3 Dimensões

20.3.1 Os vãos livres mínimos de altura e largura para passagem nas portas de serviço devem ser conforme as Tabelas 5 e 6.

20.3.2 Para efeito de medição da largura útil da porta, deve ser garantida uma altura entre 700 mm e 1 600 mm, relativa ao nível do primeiro degrau.

Tabela 5 – Altura mínima a partir do patamar de embarque

Classificação	Porta equipada com PEV A ou RAV	Porta dedicada PEV B	Demais portas de serviço
Micro-ônibus	1 700	1 700 ^a	1 900
Miniônibus e Midiônibus	1 800	1 800 ^a	1 900
Demais veículos	1 900	1 900 ^a	1 900

^a A altura pode ser reduzida em caso de impedimentos técnicos ou construtivos, devidamente comprovados.

Tabela 6 – Largura mínima a partir do patamar de embarque

Classificação	Porta equipada com PEV A ou RAV	Porta dedicada PEV B	Demais portas de serviço
Micro-ônibus e Miniônibus	950	950	700
Midiônibus	950	950	800
Ônibus Básico	950	950	800
Demais veículos	950	950	950

NOTA Os apoios de embarque e desembarque (pega mãos ou corrimão inferior/ bengala) podem estar localizados dentro da área indicada pela Figura 9, desde que não ultrapassem 50 mm de cada lado.

O Termo de Referência utiliza-se como referência a norma **ABNT 15570;2021**, importante essa Licitante destacar que a referida regulamentação estabelece padrão mínimo para os vãos livres em 950 e 800 para as demais portas. Ou seja, o veículo ofertado por esse Fornecedor atende a norma brasileira estabelecida, no entanto, o exigido no Edital está em descompasso com o normativo.

Ressalta-se que a licitação é um procedimento guiado, acima de tudo, pela ideia de competição e seguindo a LEI. Esse é o princípio central da atividade administrativa licitatória, que deve sempre promover a intensificação da disputa. Dessa forma, quando o



administrador se deparar com duas possíveis condutas, ele deverá optar por aquela que amplie o número de concorrentes, sob risco de violar o interesse público, os princípios mencionados e a legislação vigente.

Ilustre Pregoeiro, observa-se o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, quanto a à ampla competitividade nas licitações.

“É certo que não pode a Administração, em nenhuma hipótese, fazer exigências que frustrem o caráter competitivo do certame, mas sim garantir ampla participação na disputa licitatória, possibilitando o maior número possível de concorrentes, desde que tenham qualificação técnica e econômica para garantir o cumprimento das obrigações. (Marçal Justen Filho, in Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 8ª ed., Ed. Dialética, São Paulo, 2000, p. 335). Recurso especial não conhecido. “

Assim, expõe que tal exigência **viola o princípio da legalidade**.

“Constituição da República Federativa do Brasil de 1988:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

Lei Federal 14.133/2021

Art. 5º Na aplicação desta Lei, serão observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável,



assim como as disposições do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro).” (grifo nosso)

Em comentário a importância de ser sempre observado o princípio da legalidade em todo processo licitatório, os professores e juristas, **Aniello Parziale e Antonio Cecílio Moreira Pires Moreira** nos ensina, a saber:

“Com relação ao princípio da legalidade, cumpre observar que este é de fundamental importância no procedimento licitatório, haja vista que a licitação deve estar estritamente vinculada aos ditames da legislação que rege a matéria. Em outro dizer, isso significa que a lei define as condições de atuação da Administração, de sorte a estabelecer uma sequência lógica dos atos administrativos que integram o procedimento licitatório, ressalvada a competência discricionária das definições específicas da contratação desejada. Destarte, em razão dessa competência discricionária, **resta, portanto, à Administração, uma certa margem de liberdade, limitada, tão somente, a aspectos específicos da licitação, tais como o momento de realizá-la, o seu objeto, as condições de execução, etc., ficando o procedimento por conta da estrita vinculação à lei. Oportuno é lembrar que a legalidade não se encontra circunscrita ao procedimento licitatório tão somente, **devendo ser observada, inclusive, na fase interna da licitação, de caráter preparatório, podendo a Administração estabelecer em edital, requisitos específicos para a contratação, sem prejuízo dos demais vetores principiológicos.** Assim, em nosso sentir, o princípio da legalidade, que, diga-se de passagem, além de se encontrar previsto no art. 37, caput, da Constituição Federal, também se encontra consignado no seu art. 5º, inc. II, que, em última análise, estabelece que “só a lei obriga”. Sob esse aspecto, o princípio da legalidade assume relevante importância, ensejando a todos os partícipes direito subjetivo público à fiel observância do pertinente procedimento licitatório.**

Cecílio Moreira Pires, Antonio; Parziale, Aniello. Comentários à Nova Lei de Licitações Públicas e Contratos Administrativos; Lei nº 14.133, de 1º de Abril de 2021 (Manuais Profissionais) (pp. 36-37). Editora Almedina Brasil. Edição do Kindle.” (grifo nosso)



Hely Lopes Meirelles, uma das maiores autoridade em direito administrativo, sustentou o seguinte entendimento, que se tornou uma frase clássica para Administração Pública, a saber:

*“Na Administração Pública não há liberdade nem vontade pessoal. Enquanto na administração particular é lícito fazer tudo que a lei não proíbe, **na Administração Pública só é permitido fazer o que a lei autoriza.** A lei para o particular significa “poder fazer assim”; para o administrador público significa “deve fazer assim”. MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2000. Pag. 82” (grifo nosso)*

Outrossim, oportuno se faz mencionar o ensinamento do ilustre doutrinador Sidney Bittencourt, a saber:

“1.1.1 Princípio da Legalidade

O Princípio da Legalidade objetiva verificar a conformação de toda licitação com as normas legais vigentes. *Máxima em Direito que resume com precisão a atuação da Administração Pública no seguimento deste princípio é a distinção que é feita entre os universos do Direito Público e o do Direito Privado: no primeiro, pode-se fazer tão somente o que a lei permite; no segundo, o que a lei não proíbe. Desta forma, distingue Eros Grau: “Se pretendermos, portanto, relacionar o Princípio da Legalidade ao regime de Direito Público, forçoso seria referirmo-lo, rigorosamente, como princípio da legalidade sob conteúdo de comprometimento positivo”. Bittencourt, Sidney. Nova Lei de Licitações: (Comentando artigo por artigo a NOVA Lei de Licitações e Contratos Administrativos, Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021) (p. 145). FÓRUM. Edição do Kindle (grifo nosso)*

Restam, portanto, necessário a adequação da metragem exigida no vão livre para 950 mm, cumprindo com o princípio da legalidade e da ampla competitividade, assim, requer-se a alteração no item 5.2.38 para constar “vão livre de 950mm”.

IV.3. DA ENTREGA DE 90 DIAS NO ITEM 9.1.



Conforme o item 9.1 do Termo de Referência do Edital, estabelece-se que:

“9.1 A entrega deverá ser feita, conforme solicitação, em até 90 (noventa) dias da assinatura do contrato de aquisição, em endereço e horário definidos pelo DETRO-RJ.”

Este prazo, embora objetivamente claro, desconsidera aspectos técnicos específicos do processo de fabricação dos ônibus elétricos e seus respectivos componentes, que são altamente sofisticados e demandam prazos maiores devido às particularidades da produção.

A fabricação de um ônibus elétrico envolve diferentes fases que, por sua natureza, exigem um tempo mínimo de produção. O processo pode ser subdividido em duas grandes etapas:

- **Fabricação do chassi:** O fornecimento e produção do chassi de um ônibus elétrico envolve tecnologias avançadas e processos de integração de componentes que, em média, têm um ciclo de produção de **90 dias**, considerando não só a fabricação em si, mas também o fornecimento de peças e a logística envolvida.
- **Montagem da carroceria e demais componentes:** Após a conclusão da etapa de fabricação do chassi, inicia-se a montagem da carroceria e a integração dos sistemas elétricos, componentes de segurança e acabamento, o que demanda um período adicional de aproximadamente **90 dias**. Este tempo é necessário para garantir a devida conformidade com as normas de segurança, qualidade e eficiência energética, imprescindíveis para o adequado funcionamento do veículo.

O prazo estipulado de 90 dias, embora tenha sido definido com vistas a agilizar a entrega, não é compatível com a realidade técnica do mercado de ônibus elétricos. O ciclo completo de fabricação e entrega de tais veículos, devido às inovações tecnológicas e exigências de segurança, torna impossível o cumprimento do prazo sem que haja prejuízo à qualidade e à segurança do produto final.

Além disso, é importante destacar que não há, no mercado, empresas capacitadas a realizar todo o processo de produção (do chassi à carroceria) em um prazo tão exíguo. A manutenção de um prazo de entrega de 90 dias poderá resultar em descumprimento contratual, mesmo por parte de empresas idôneas e experientes no mercado de transporte elétrico.



O prazo de 90 dias para a entrega dos ônibus estipulado no edital também se mostra inadequado e exíguo, considerando as complexidades inerentes à fabricação, logística, transporte, importação e preparação dos veículos para uso. Além disso, para muitas empresas, a produção de ônibus pode envolver prazos de fabricação superiores a 90 dias, especialmente se considerarmos a necessidade de customização ou adaptação dos veículos conforme as especificações solicitadas.

A extensão do prazo de entrega para **180 dias** reflete um período mais realista, compatível com as etapas necessárias à fabricação e montagem dos ônibus elétricos, sem comprometer a qualidade e a segurança do produto. Essa dilatação no prazo de entrega é essencial para garantir:

- **Conformidade técnica:** Permite que cada fase do processo de produção, desde a fabricação do chassi até a instalação dos componentes adicionais, seja realizada de forma adequada, respeitando as normativas de qualidade e segurança vigentes.
- **Viabilidade econômica:** A imposição de prazos inexecutáveis pode elevar os custos de produção, o que poderia resultar em desinteresse das empresas no certame ou em propostas com preços significativamente inflacionados, comprometendo a competitividade e a economicidade do procedimento.
- **Segurança jurídica:** A adequação do prazo de entrega a um período tecnicamente possível reduz o risco de descumprimento contratual, protegendo tanto a Administração Pública quanto os licitantes de eventuais sanções e litígios decorrentes de atrasos involuntários.

Ao estabelecer um prazo de entrega incompatível com a realidade do setor, o Edital, tal como redigido, compromete a competitividade do certame e inviabiliza a participação de empresas que, embora capacitadas tecnicamente, não possam cumprir o prazo exíguo. A exigência de um prazo impraticável afronta, portanto, os princípios da **legalidade, eficiência e competitividade** que regem o processo licitatório, colocando em risco a própria finalidade da licitação.



Dessa forma, solicita-se a ampliação do prazo de entrega de 90 dias para 180 dias, a fim de viabilizar a plena participação de um maior número de licitantes, permitindo que empresas de diversos portes possam atender ao edital sem prejuízo à qualidade do serviço prestado e ao cumprimento das obrigações contratuais.

.V. DO CUMPRIMENTO DO PRINCÍPIO DA AMPLA COMPETITIVIDADE.

O princípio da ampla competitividade, insculpido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, e reforçado pelos artigos 5º, IV, e 25 da Lei nº 14.133/21, impõe à Administração Pública a obrigação de assegurar que o certame seja conduzido de forma a permitir a participação do maior número possível de licitantes, desde que preencham os requisitos técnicos e jurídicos previstos no edital. Este princípio visa não apenas promover a **isonomia**, mas também garantir que a Administração receba a **melhor proposta**, em termos de preço, qualidade e condições contratuais.

Ao fixar prazos excessivamente curtos e condições desproporcionais, o edital pode restringir injustificadamente a participação de potenciais concorrentes, gerando um ambiente de baixa competitividade e, por consequência, comprometendo a busca pela proposta mais vantajosa.

A Nova Lei de Licitações estabelece, no artigo 5º, IV, que o procedimento licitatório deve ser conduzido de modo a assegurar a competitividade entre os interessados, promovendo condições igualitárias para que todos possam participar.

Ainda, o artigo 25 da referida lei reforça que "é vedado ao edital conter cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do certame, exceto quando houver justificativa técnica para tanto". No presente caso, não há justificativa técnica plausível que sustente a exigência de todas as cláusulas impugnadas.

Em um estudo técnico, pode-se apontar que **apenas uma empresa de beneficia de todos os termos pré-estabelecidos no termo de referência**, sem qualquer ônus, tornando-se prestigiada e as demais preteridas, afrontando a isonomia.



A restrição excessiva no edital implica, ainda, uma violação ao princípio da **isonomia** entre os licitantes, ao criar uma condição que apenas uma minoria pode atender. Expresso na Lei nº 14.133/21, também tem fundamento constitucional, derivado do princípio da isonomia (art. 5º, caput, da Constituição Federal).

Ademais, o artigo 170 da Constituição, que regula a ordem econômica, estabelece como princípio fundamental a **livre concorrência**, que deve ser garantida em todos os níveis de contratações públicas. Logo, a Administração Pública tem o dever de adotar práticas que promovam a mais ampla participação de fornecedores, de modo a assegurar a obtenção da proposta mais vantajosa para o interesse público.

.VI. **DOS REQUERIMENTOS**

Por todo o exposto, requer-se:

- a. O recebimento do presente pedido de esclarecimento e impugnação ao edital, tendo vista sua tempestividade;
- b. A **retificação do edital** para que **seja especificado o ano/modelo** dos ônibus a serem adquiridos.
- c. Que seja o edital retificado para que seja aceito padrão de carregamento mínimo de 120kw, e não de 150kw.
- d. A adequação do edital para que seja **aceito o vão livre em 950mm, como determina a norma ABNT 15570;2021.**
- e. A **ampliação do prazo de entrega de 90 dias para 180 dias**, permitindo a plena participação dos licitantes no processo;
- f. A reabertura do prazo para apresentação das propostas, considerando as retificações solicitadas.



Por fim, aguardando pelas providências cabíveis, bem como pela republicação do Edital para a nova data, incluindo-se as alterações solicitadas (artigo 55, § 1º da Lei nº 14.133/21), coloca-se à disposição para esclarecimentos complementares que eventualmente entenderem necessários, por meio do endereço eletrônico lsantana@gruposhc.com.br.

Termos em que,

Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 14 de outubro de 2024.

NGN DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA.

Livianne Ferreira Teixeira De Santana

OAB/SP Nº 457.587

LIVIANNE
FERREIRA
TEIXEIRA DE
SANTANA

Assinado de forma
digital por
LIVIANNE FERREIRA
TEIXEIRA DE
SANTANA
Dados: 2024.10.14
10:59:13 -03'00'

PROCURAÇÃO

NGN DISTRIBUIDORA DE VEICULOS LTDA, situada na Avenida das Américas, nº 1155, sala 405 Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 11.453.341/0001-39 e filiais; pelo presente instrumento particular de mandato, **NOMEIA E CONSTITUEM** seus bastantes procuradores, os advogados, **MARIANA RICON SARTORI**, inscrita na OAB/SP 277.504, **ANA CAROLINA BEBBER**, inscrita na OAB/SP 297.693, **CAMILA RASSVETOV BARBOSA**, inscrita na OAB/SP 492.015, **FERNANDA BONIZZONI DE ALCÂNTARA**, inscrita na OAB/SP 317.105, **FERNANDA CRISTINA DE SOUSA COSTA**, inscrita na OAB/SP 312.349, **NADINE CARNIZELLO ACCARINI**, inscrita na OAB/SP 356.795, todos com endereço comercial na Avenida Mofarrej, 1200 – Vila Leopoldina – São Paulo/SP, com poderes para o foro em geral, contidos nas cláusulas **AD JUDICIA ET EXTRA**, podendo ajuizar as ações necessárias à salvaguarda dos interesses da Outorgante e defendê-la nas que lhe forem propostas, transigir, substabelecer, recorrer, desistir, renunciar, receber e dar quitação, admitir litisconsortes, nomear prepostos e, também, representar a Outorgante perante quaisquer Repartições Federais, Estaduais ou Municipais, pedindo vista de processos, requerendo e alegando tudo o que for seu de direito e interesse, podendo promover todos os atos judiciais ou extrajudiciais necessários ao bom cumprimento deste mandato.

São Paulo, 24 de setembro de 2024

msilveira@gruposhc.com.br

Assinado
SERGIO HABIB
00631592873

D4Sign

ICP
Brasil

NGN DISTRIBUIDORA DE VEICULOS LTDA

NGN - 24 09 pdf

Código do documento 19685597-7a17-4de0-8ef2-1acc87fd14e8



Assinaturas



SERGIO HABIB:00631592873

Certificado Digital

msilveira@gruposhc.com.br

Assinou como parte

Eventos do documento

24 Sep 2024, 17:24:49

Documento 19685597-7a17-4de0-8ef2-1acc87fd14e8 **criado** por FERNANDA CRISTINA DE SOUSA COSTA (34851f30-89d1-400b-8b68-7cfd8d5249c7). Email:fcsousa@gruposhc.com.br. - DATE_ATOM: 2024-09-24T17:24:48-03:00

24 Sep 2024, 17:32:54

Assinaturas **iniciadas** por FERNANDA CRISTINA DE SOUSA COSTA (34851f30-89d1-400b-8b68-7cfd8d5249c7). Email: fcsousa@gruposhc.com.br. - DATE_ATOM: 2024-09-24T17:32:54-03:00

24 Sep 2024, 18:09:17

ASSINATURA COM CERTIFICADO DIGITAL ICP-BRASIL - SERGIO HABIB:00631592873 **Assinou como parte**

Email: msilveira@gruposhc.com.br. IP: 177.141.216.87 (b18dd857.virtua.com.br porta: 19386). Dados do Certificado: C=BR,O=ICP-Brasil,OU=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB,OU=AC SERASA RFB v5,OU=A1,CN=SERGIO HABIB:00631592873. - DATE_ATOM: 2024-09-24T18:09:17-03:00

Hash do documento original

(SHA256):7baa64a08e5f456ede15a7767d2b2376a85a66d72f0f15cecad89971ca9ab3df

(SHA512):08004077afd85420a7742241631aa343917a2ff65a494c76f39d7e25b6a2ccc1e5119dd8c451ceec664059d8054637a8dcb89bf417e40dc8b65cf9fd9995775ee

Esse log pertence **única e exclusivamente** aos documentos de HASH acima

Esse documento está assinado e certificado pela D4Sign