

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PREGOEIRO DO MUNICÍPIO DE QUARTEL GERAL/MG

**PROCESSO LICITATÓRIO Nº 256/2026
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 48/2026**

AGRA MOTORS COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 04.087.116/0001-60, com sede na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, nº 7.300, Bairro Califórnia, Belo Horizonte/MG, CEP 30.855-450, vem à presença de Vossa Senhoria apresentar **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL** da licitação em referência, na forma estabelecida pelo item 3 e seguintes do Edital, bem como no art. 164 da Lei nº 14.133/2021, conforme passa a expor:

I. PREÂMBULO E OBJETO DA IMPUGNAÇÃO

1. O Município de Quartel Geral/MG publicou o Edital do Pregão Eletrônico nº 48/2026, Processo Licitatório nº 256/2026, cujo objeto consiste na **aquisição de 01 (um) veículo 0 km tipo micro-ônibus adaptado, ano 2026/2026**, em atendimento ao Convênio de Saída nº 1491000455/2026/SEGOV, celebrado entre o Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Governo, e o Município de Quartel Geral, conforme especificações constantes do Termo de Referência.
2. A **AGRA MOTORS**, concessionária **Volare e Agrale há mais de 25 anos no Estado de Minas Gerais**, atuante no segmento de fornecimento de veículos de transporte de passageiros, possui interesse em participar do certame. Contudo, o Termo de Referência estabelece determinadas exigências e condições técnicas que, conforme será demonstrado ao longo da presente impugnação, podem restringir indevidamente a competitividade e afastar fornecedores aptos ao atendimento integral do objeto.
3. O objeto da presente impugnação concentra-se em três aspectos do Termo de Referência relativos ao Item 01 – Veículo 0 km tipo micro-ônibus, quais sejam: **(i)** a exigência de limite máximo de 20 (vinte) quilômetros de rodagem no hodômetro; **(ii)** a necessidade de adequação quanto ao prazo de entrega, diante da divergência identificada entre os documentos do certame; e **(iii)** a exigência de ar-condicionado dual zone, especificado como sistema centralizado com saídas individuais de ar e iluminação.

4. A **AGRA MOTORS** apresenta a presente impugnação com o objetivo de colaborar com a Administração Pública na correção e no esclarecimento dos pontos identificados no Edital, contribuindo para o aprimoramento do certame, ampliação da competitividade, observância da isonomia entre os licitantes e seleção da proposta mais vantajosa para o Município, sem qualquer prejuízo à segurança, conforto, eficiência ou finalidade do veículo pretendido.

II. RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO

A. DO LIMITE DE RODAGEM E ENTREGA EM GUINCHO/PRANCHA

5. O Termo de Referência estabelece que, no ato da entrega, o veículo será submetido à conferência pelo setor responsável, sendo aceito somente se apresentar **no máximo 20 (vinte) quilômetros de rodagem no hodômetro**. A exigência é acompanhada da determinação de que o veículo seja 0 km, novo de fábrica e com primeiro emplacamento em nome da Prefeitura Municipal de Quartel Geral/MG, além de previsão expressa de que sua entrega ocorra em guincho/prancha.
6. Ocorre que o limite de 20 (vinte) quilômetros, embora possa parecer uma forma objetiva de assegurar que o veículo seja efetivamente novo, não se mostra compatível com a própria dinâmica de fabricação, preparação e entrega de veículos pesados. Na prática, a exigência não diferencia um veículo efetivamente novo de outro que tenha sido submetido aos procedimentos normais e necessários de controle de qualidade, inspeção e preparação para entrega.
7. Diferentemente dos veículos leves, cuja movimentação e preparação logística possuem características distintas, o micro-ônibus é um veículo de maior porte e complexidade estrutural, cuja verificação adequada envolve não apenas a inspeção estética, mas também procedimentos de teste e avaliação de seus diversos sistemas. Antes da disponibilização do veículo ao cliente, são realizados testes experimentais e verificações na própria fábrica, justamente para assegurar o adequado funcionamento dos componentes e sistemas instalados. Somente essa etapa pode fazer com que o hodômetro ultrapasse, naturalmente, o limite de 20 quilômetros estabelecido pelo edital.
8. Após a conclusão da fabricação e dos testes realizados na unidade fabril, o veículo segue normalmente para a concessionária responsável pelo atendimento da região, onde são realizadas novas verificações técnicas, conferência do veículo, inspeção dos equipamentos e acessórios, além da checagem dos itens que compõem a configuração contratada. Trata-se de etapa de controle e preparação para entrega, e não de utilização comercial ou de uso ordinário do veículo.
9. Em veículos pesados destinados ao transporte de passageiros, essa etapa de preparação possui especial relevância. Além das verificações realizadas na fábrica, é recomendável que o veículo

seja submetido a deslocamento operacional antes de sua entrega definitiva, permitindo identificar eventual necessidade de ajuste, ruído, vibração, comportamento de sistemas, funcionamento de equipamentos ou qualquer outra ocorrência que somente possa ser percebida com o veículo efetivamente em movimento.

10. A realização desse deslocamento, portanto, não descaracteriza a condição de veículo novo. Ao contrário, integra uma cadeia de controle destinada justamente a assegurar que o veículo seja entregue ao Município em perfeitas condições de funcionamento. Em um veículo destinado ao transporte de passageiros, especialmente em aplicação que envolve **acessibilidade e transporte de pessoas vinculadas às atividades esportivas do Município**, a identificação prévia de qualquer necessidade de ajuste constitui medida de prudência e segurança, em benefício dos próprios usuários.
11. A própria lógica estabelecida pelo edital confirma que a Administração pretende receber um veículo novo, íntegro e em perfeitas condições. O Termo de Referência exige que o veículo seja **0 km, novo de fábrica, com primeiro emplacamento em nome do Município**, além de determinar a apresentação de **Manual do Proprietário, Certificado de Garantia e Nota Fiscal**, bem como o atendimento integral às normas do Código de Trânsito Brasileiro.
12. Dessa forma, o critério objetivo de apenas 20 (vinte) quilômetros no hodômetro acaba não sendo o instrumento mais adequado para comprovar a condição de veículo novo. O que efetivamente assegura essa condição é a origem do veículo, sua fabricação, a inexistência de utilização anterior pelo consumidor, o primeiro emplacamento em nome da própria Administração e a correspondente documentação de aquisição e garantia.
13. Ademais, a própria exigência de entrega em **guincho/prancha** demonstra que a Administração estabeleceu uma condição adicional para impedir a circulação do veículo antes de sua entrega. Contudo, considerando que o veículo será entregue como **0 km, novo de fábrica, com primeiro emplacamento em nome do Município**, acompanhado de Nota Fiscal, Manual do Proprietário e Certificado de Garantia, a imposição simultânea de transporte obrigatório por guincho/prancha e limite máximo de apenas 20 (vinte) quilômetros no hodômetro acaba criando restrições que não se mostram necessárias para assegurar a condição de veículo novo ou a qualidade do bem.
14. Além de impedir o deslocamento rodoviário entre a concessionária e o Município, a obrigatoriedade de entrega por **guincho/prancha** também impede que o veículo seja submetido, após a revisão e conferência na concessionária, aos testes finais em condições reais de rodagem. Para veículos pesados destinados ao transporte de passageiros, essa etapa é relevante para a identificação de eventuais ajustes, vibrações, ruídos ou outras ocorrências que somente podem ser verificadas com o veículo efetivamente em movimento, contribuindo diretamente para a segurança e confiabilidade do bem entregue.



15. A exigência também produz impacto econômico significativo. O transporte de um único micro-ônibus por plataforma dedicada pode representar custo superior a **R\$ 20.000,00**, valor que necessariamente repercute na formação da proposta comercial. Considerando que o Item 01 possui valor estimado de **R\$ 527.000,00**, é legítimo questionar se esse custo adicional foi efetivamente considerado pela Administração na composição do orçamento estimado, especialmente porque o próprio Termo de Referência prevê que o orçamento deve ser acompanhado das composições dos preços utilizados em sua formação e ser compatível com os valores praticados no mercado.
16. A questão merece esclarecimento porque, quando a Administração considera indispensável determinada condição logística extraordinária, especialmente quando ela gera custo relevante ao fornecedor, é necessário que essa necessidade esteja devidamente justificada no planejamento da contratação e que seus impactos econômicos sejam considerados na estimativa de preços. No presente caso, não se identifica justificativa específica que demonstre por que o transporte obrigatório em plataforma seria indispensável, tampouco se evidencia, nos elementos disponibilizados, a repercussão específica desse custo na formação do valor estimado.
17. Assim, a manutenção da exigência de transporte por guincho/prancha acaba por **aumentar o custo do fornecimento e, simultaneamente, impedir um procedimento tecnicamente útil à preparação final do veículo**, sem que esteja demonstrado benefício proporcional para a Administração. Por isso, mostra-se mais adequado permitir o deslocamento rodoviário do veículo entre a concessionária e o Município, quando tecnicamente cabível, preservando-se as demais exigências de veículo novo, garantia, documentação e conferência no recebimento, que já asseguram a integridade e a qualidade do bem contratado.
18. O problema, portanto, não está em a Administração exigir que o veículo seja novo. Essa exigência é plenamente compreensível e adequada ao objeto. O ponto que merece revisão é a utilização de um limite quilométrico extremamente reduzido como critério de aceitação, pois ele pode impedir a participação ou levar à rejeição de veículo absolutamente novo e tecnicamente apto, simplesmente porque percorreu a quilometragem necessária para a realização dos testes de fábrica, inspeções técnicas, preparação na concessionária e deslocamento operacional indispensável à conferência de seu funcionamento.
19. A manutenção desse limite pode, inclusive, produzir efeito contrário ao interesse público. Para cumpri-lo, o fornecedor poderá ser obrigado a evitar deslocamentos que, sob a perspectiva técnica, seriam úteis para a inspeção final do veículo, chegando à situação paradoxal de o critério criado para aumentar a segurança da contratação acabar dificultando a realização de procedimentos que contribuem justamente para a segurança e confiabilidade do bem entregue.

20. Sob essa perspectiva, mostra-se mais adequado que a Administração avalie a condição de **veículo novo de fábrica** a partir de um conjunto de elementos objetivos — origem, fabricação, documentação fiscal, garantia, primeiro emplacamento e integridade do veículo —, em vez de condicionar sua aceitação a uma quilometragem máxima de apenas 20 quilômetros e guincho/prancha.
21. Nesse sentido, o próprio edital já dispõe de mecanismos suficientes para assegurar a aquisição de veículo novo e em perfeitas condições, inclusive prevendo que os bens serão conferidos no recebimento e poderão ser rejeitados quando estiverem em desacordo com as especificações constantes do Termo de Referência e da proposta.
22. Dessa forma, entende-se que a solução mais adequada e compatível com a realidade operacional dos veículos pesados é a exclusão tanto da exigência de limite máximo de 20 (vinte) quilômetros de rodagem no hodômetro quanto da obrigatoriedade de entrega do veículo por meio de guincho/prancha, mantendo-se as demais exigências já previstas no edital quanto à condição de veículo 0 km, novo de fábrica, primeiro emplacamento em nome do Município, apresentação da documentação pertinente, garantia e conferência integral do veículo no momento da entrega. A medida preserva o interesse público e, ao mesmo tempo, permite que sejam realizados os testes, deslocamentos e procedimentos técnicos necessários à adequada preparação do veículo, contribuindo para que o micro-ônibus seja entregue em condições efetivamente seguras e adequadas à utilização pelos usuários.

B. DO PRAZO DE ENTREGA

23. O Edital apresenta divergência objetiva quanto ao prazo de entrega do veículo, circunstância que precisa ser corrigida antes da realização do certame. Enquanto o item 7.1 do Termo de Referência estabelece prazo de 60 (sessenta) dias, contados do recebimento da Ordem de Fornecimento, a especificação complementar do Item 01 determina expressamente que o veículo deverá ser entregue no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, disposição igualmente reproduzida no item 1.5.1, que fixa o mesmo prazo de 120 dias a contar do recebimento da ordem de serviço.
24. A divergência não constitui mera questão formal. O prazo de entrega é elemento essencial da proposta e interfere diretamente no planejamento de produção, logística e formação de preços dos fornecedores. A existência simultânea de prazos distintos impede que os licitantes tenham segurança quanto à obrigação que efetivamente deverão assumir, podendo levar fornecedores aptos a deixar de participar do certame ou formular suas propostas sob premissas diferentes.
25. No caso concreto, **o prazo de 120 (cento e vinte) dias mostra-se o mais adequado à natureza do objeto**. Trata-se de veículo 0 km, novo de fábrica, com capacidade mínima para 21 pessoas,

sistema específico de acessibilidade, ar-condicionado dual zone, poltronas reclináveis, equipamentos de segurança, tacógrafo e demais características técnicas previstas no Termo de Referência. O fornecimento, portanto, envolve fabricação, preparação, integração dos equipamentos, inspeções, conferências, documentação e logística até a efetiva entrega ao Município.

26. A complexidade do fornecimento decorre da própria cadeia produtiva dos veículos de transporte de passageiros, que envolve etapas sucessivas de fabricação e preparação, integração dos componentes e equipamentos, inspeções, testes de qualidade, faturamento, logística e preparação final para entrega. Não se trata, portanto, de bem padronizado que possa ser presumido como permanentemente disponível para pronta entrega.
27. Não se trata, portanto, de bem comum disponível indistintamente para pronta entrega. O micro-ônibus objeto da contratação possui configuração específica e deverá ser entregue em condições de pleno funcionamento e integral atendimento às exigências editalícias. A redução artificial do prazo para 60 (sessenta) dias pode restringir o universo de fornecedores capazes de assumir a obrigação sem a necessidade de manter previamente disponível uma unidade com todas as características exigidas.
28. A situação é ainda mais relevante porque o próprio edital estabelece que os valores propostos deverão contemplar **todos os custos operacionais e demais despesas que incidam direta ou indiretamente sobre o fornecimento**, ao mesmo tempo em que atribui ao contratado a responsabilidade pela qualidade, integridade e transporte do veículo. Assim, quanto menor o prazo imposto e maior a necessidade de disponibilidade imediata do bem, maior tende a ser o risco operacional incorporado pelo fornecedor à formação de sua proposta.
29. Assim, considerando a **divergência existente entre 60 (sessenta) e 120 (cento e vinte) dias**, bem como a natureza e a complexidade do micro-ônibus a ser fornecido, entende-se que a adoção do prazo de **120 (cento e vinte) dias** constitui a solução mais adequada e segura para a contratação. Além de eliminar a contradição existente no instrumento convocatório, o prazo permite que os fornecedores cumpram regularmente as etapas de fabricação, preparação, inspeção, documentação e transporte, ampliando a possibilidade de participação de empresas qualificadas sem comprometer a finalidade pública pretendida.

C. DO AR-CONDICIONADO DUAL ZONE

30. O Termo de Referência estabelece, para o Item 01, a exigência de **“ar-condicionado dual zone (sistemas centralizados com saídas individuais de ar e iluminação)”**. Embora seja plenamente legítima a preocupação da Administração com o conforto térmico dos passageiros, a especificação do equipamento deve guardar correspondência com a natureza e as características construtivas do

veículo pretendido, especialmente porque se trata de **micro-ônibus**, e não de veículo leve de passeio.

31. O chamado **ar-condicionado dual zone** é um sistema que permite o gerenciamento diferenciado da climatização em duas zonas do habitáculo, normalmente com distribuição específica do ar por meio de saídas individuais. A exigência constante do edital, entretanto, não se limita à necessidade de climatização adequada do salão de passageiros: determina uma arquitetura específica do sistema, ao exigir equipamento **centralizado, com saídas individuais de ar e iluminação**.
32. A expressão **“dual zone”** possui significado específico nos sistemas de climatização automotiva e está associada, especialmente, à possibilidade de controle diferenciado da temperatura em diferentes zonas do habitáculo, solução encontrada com maior frequência em veículos leves. No micro-ônibus, a necessidade de climatização possui outra finalidade técnica, pois o sistema deve ser dimensionado para atender o volume interno e a quantidade de passageiros, assegurando adequada distribuição do ar em todo o salão.
33. Essa configuração deve ser analisada de acordo com a categoria e a finalidade do veículo. Em veículos leves de passeio, sistemas de climatização dual zone são empregados para permitir diferentes ajustes de temperatura entre as áreas destinadas aos ocupantes dianteiros e traseiros. Já em um **micro-ônibus destinado ao transporte coletivo de passageiros**, a solução de climatização possui concepção distinta, voltada principalmente à adequada distribuição e renovação do ar em todo o salão, considerando o volume interno, a quantidade de passageiros e as características próprias da carroceria.
34. Assim, ao exigir uma configuração específica de climatização, em vez de estabelecer objetivamente o resultado que pretende alcançar — **conforto térmico adequado aos passageiros durante a utilização do veículo** —, o edital acaba restringindo a solução técnica que poderá ser ofertada pelos fabricantes. O equipamento exigido deixa de ser um requisito funcional de conforto e passa a representar uma característica construtiva específica, sem que se identifique, no Termo de Referência, justificativa técnica demonstrando por que essa configuração seria indispensável para o atendimento da finalidade pública.
35. A restrição torna-se ainda mais relevante quando considerada em conjunto com os demais pontos impugnados. O edital já estabelece características específicas para o micro-ônibus, inclusive quanto à acessibilidade, capacidade de passageiros, equipamentos de segurança e demais componentes. A manutenção de uma arquitetura específica de climatização, sem demonstração de necessidade operacional, reduz ainda mais o universo de veículos que poderão ser apresentados pelos fornecedores interessados.



36. Na prática, essa condição pode afastar fornecedores e fabricantes que possuem veículos perfeitamente adequados ao transporte de passageiros, dotados de sistemas de climatização dimensionados especificamente para micro-ônibus, mas que não adotam exatamente a configuração dual zone descrita no edital. Com isso, a Administração deixa de avaliar soluções tecnicamente aptas pelo seu desempenho e passa a restringir a disputa em razão da forma específica de construção do equipamento.
37. O risco dessa restrição não é apenas comercial. Quanto mais específica e incompatível com as soluções normalmente ofertadas pelo mercado for determinada exigência, maior é a possibilidade de afastamento de empresas efetivamente capacitadas e de permanência na disputa de participantes que assumam obrigações sem possuir solução regularmente disponível para atendimento integral das especificações. Isso pode aumentar o risco de propostas inexequíveis, necessidade de substituição de componentes, pedidos de alteração da solução ou, em cenário mais grave, **inexecução contratual**.
38. Portanto, não se pretende afastar a exigência de climatização do veículo. Ao contrário, reconhece-se que o ar-condicionado é elemento importante para o conforto e o bem-estar dos passageiros. O que se questiona é a necessidade de vincular esse resultado a uma **configuração específica de sistema dual zone**, sem demonstração de que essa arquitetura seja indispensável para o micro-ônibus objeto da contratação.
39. Dessa forma, entende-se que a solução mais adequada é substituir a exigência de “ar-condicionado dual zone (sistemas centralizados com saídas individuais de ar e iluminação)” pela exigência de sistema de ar-condicionado devidamente dimensionado e adequado ao porte do micro-ônibus, capaz de proporcionar climatização e conforto térmico satisfatórios a todos os passageiros, sem determinar marca, tecnologia ou configuração construtiva específica. A medida preserva integralmente a finalidade pretendida pela Administração, amplia a competitividade e permite que fabricantes apresentem diferentes soluções tecnicamente adequadas para o mesmo resultado, evitando restrição desnecessária ao certame.

D. DA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DO INSTRUMENTO CONVOCATÓRIO

40. Conforme demonstrado nos tópicos anteriores, o instrumento convocatório contém condições que, embora possam estar relacionadas às legítimas necessidades da Administração, foram estabelecidas de forma que **não se mostra suficientemente compatível com a realidade técnica e operacional do micro-ônibus objeto da contratação**. A limitação de 20 (vinte) quilômetros no hodômetro, a obrigatoriedade de transporte por guincho/prancha, a existência de prazos distintos de entrega e a exigência de sistema de climatização denominado “dual zone” interferem

diretamente nas condições de fornecimento e no universo de veículos e fornecedores aptos a participar do certame.

41. A questão deve ser analisada à luz do **art. 5º da Lei nº 14.133/2021**, que determina a observância, entre outros, dos princípios da legalidade, planejamento, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, competitividade, economicidade e eficiência. Tais princípios não se restringem à fase de julgamento das propostas, alcançando também a fase preparatória e a definição das condições que serão impostas aos particulares para participação e execução do objeto.
42. O **art. 11, incisos I e II, da Lei nº 14.133/2021**, por sua vez, estabelece como objetivos do processo licitatório assegurar a seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração e assegurar tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição. A obtenção da proposta mais vantajosa pressupõe, portanto, que o edital seja estruturado de modo a permitir que soluções efetivamente aptas possam disputar o objeto, sem restrições que não sejam necessárias à satisfação da necessidade pública.
43. Essa premissa é especialmente relevante para o presente caso porque o **art. 18, § 1º, inciso V, da Lei nº 14.133/2021** determina que o Estudo Técnico Preliminar contenha o levantamento de mercado, consistente na análise das alternativas possíveis e na justificativa técnica e econômica da escolha da solução a contratar. O planejamento, portanto, não deve apenas identificar o que a Administração deseja adquirir, mas demonstrar por que os requisitos escolhidos são necessários diante das soluções existentes no mercado.
44. O mesmo raciocínio é reforçado pelo **Acórdão 1973/2020-TCU-Plenário**, segundo o qual especificações com potencial de restringir o caráter competitivo devem ser adequadamente fundamentadas, com base em estudos técnicos que indiquem sua essencialidade para atender às necessidades do órgão ou entidade contratante. A orientação se aplica diretamente às exigências técnicas ora questionadas, pois não se discute a possibilidade de a Administração estabelecer requisitos para o veículo, mas a necessidade de demonstrar que a configuração escolhida é efetivamente indispensável:

Representação sobre supostas irregularidades na aquisição de equipamentos de proteção individual – EPI (coldres táticos). REPRESENTAÇÃO. PREGÃO ELETRÔNICO PARA REGISTRO DE PREÇOS PARA AQUISIÇÃO DE COLDRES TÁTICOS CONDUZIDO PELO DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL.

REPRESENTAÇÃO PROCEDENTE.
ESPECIFICAÇÕES DA COR PRETA
RESTRITIVA À COMPETITIVIDADE.
FIXAÇÃO DE PRAZO PARA QUE A
LICITAÇÃO SEJA ANULADA QUANTO AO
REFERIDO ITEM. Relator: Weder de Oliveira.

45. No mesmo sentido, o **Acórdão 2829/2015-TCU-Plenário** orienta que, antes da elaboração das especificações técnicas e da cotação de preços, a Administração deve identificar conjunto representativo dos modelos existentes no mercado que atendam completamente às suas necessidades, justamente para evitar a inserção de características atípicas capazes de direcionar ou restringir a disputa. A orientação é particularmente pertinente ao presente caso, em que se questiona a adoção de características específicas para um micro-ônibus sem demonstração de que sejam indispensáveis à finalidade pretendida:

Representação acerca de irregularidades em
pregão eletrônico promovido pelo Instituto
Federal de Educação Ciência e Tecnologia do
Mato Grosso do Sul com vistas à compra de
equipamentos de TI, redes cabeada e sem fio.
Análise das audiências. REPRESENTAÇÃO.
PREGÃO PARA REGISTRO DE PREÇOS.
EQUIPAMENTOS DE REDES. SUPOSTO
DIRECIONAMENTO DA LICITAÇÃO.
AUDIÊNCIA DOS GESTORES.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA
DESCRIÇÃO DO OBJETO DA LICITAÇÃO E
DAS HIPÓTESES DE DIRECIONAMENTO.
EXISTÊNCIA DE OUTRAS MARCAS E
MODELOS QUE PODERIAM ATENDER AO
OBJETO. NÃO COMPROVAÇÃO DE
DIRECIONAMENTO. OUTRAS FALHAS
QUE DEVEM SER PREVENIDAS. CIÊNCIA
AO ÓRGÃO. PROCEDÊNCIA PARCIAL. 1. O
direcionamento da licitação mediante a descrição
do objeto caracteriza-se pela inserção, no
instrumento convocatório, de características
atípicas dos bens ou serviços a serem adquiridos.
2. O órgão licitante deve identificar um conjunto
representativo de diversos modelos existentes no

mercado que atendam completamente as necessidades da Administração antes de elaborar as especificações técnicas e a cotação de preços, de modo a evitar o direcionamento do certame para modelo específico e a caracterizar a realização de ampla pesquisa de mercado (Acórdão 2.383/2014-TCU-Plenário). 3. A vedação à indicação de marca (arts. 15, § 7º, inciso I, e 25, inciso I, da Lei 8.666/1993) não se confunde com a menção à marca de referência, que deriva da necessidade de caracterizar/descrever de forma adequada, sucinta e clara o objeto da licitação (arts. 14, 38, caput, e 40, inciso I, da mesma Lei). A diferença básica entre os dois institutos é que o primeiro (excepcionado pelo art. 7º, § 5º, da Lei 8.666/1993), admite a realização de licitação de objeto sem similaridade nos casos em que for tecnicamente justificável, ao passo que o segundo é empregado meramente como forma de melhor identificar o objeto da licitação, impondo-se a aceitação de objeto similar à marca de referência mencionada. 4. A padronização, uma das hipóteses para eventual indicação de marca específica, é um instrumento dirigido a aquisições futuras e não pode ser realizada ao alvedrio da Administração, devendo ser precedida de procedimento específico, cuja escolha deve ser objetiva e técnica, fundamentada em estudos, laudos, perícias e pareceres que demonstrem as vantagens econômicas e a requerida satisfação do interesse público. 5. A descrição do objeto de forma a atender às necessidades específicas da entidade promotora do certame não configura direcionamento da licitação, mormente quando não há no edital injustificada indicação ou mesmo menção de marca específica e quando se verifica no mercado a existência de outros modelos que poderiam atender completamente as

especificações ali descritas. 6. A segregação de funções é princípio básico de controle interno que consiste na separação de atribuições ou responsabilidades entre diferentes pessoas, especialmente as funções ou atividades-chave de formalização, autorização, execução, atesto/aprovação, registro e revisão, facultando a revisão por setores diferentes nas várias etapas do processo e impedindo que a mesma pessoa seja responsável por mais de uma atividade sensível ao mesmo tempo, sem o devido controle. Nesse sentido, as Leis 8.666/1993 e 10.520/2002, o Decreto 5.450/2005 e a IN-SLTI/MPOG 4/2014, no caso de soluções de TI, estabelecem claramente as atribuições e responsabilidades de cada agente envolvido nas diversas fases do processo de contratação. 7. O argumento de que o valor do melhor lance estaria abaixo do orçamento estimativo e que, portanto, estaria atendido o princípio da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração somente merece guarida quando evidenciado que a pesquisa de preços da licitação foi feita de acordo com a melhor técnica possível para cada caso, a exemplo dos parâmetros definidos na IN-SLTI/MPOG 5/2014. Relator: Bruno Dantas.

46. No que se refere ao **limite máximo de 20 (vinte) quilômetros no hodômetro**, a exigência não se mostra adequada como critério absoluto para comprovar a condição de veículo novo. Conforme demonstrado, a quilometragem pode decorrer de testes de fábrica, deslocamentos entre as etapas de produção e preparação, revisão na concessionária e deslocamento operacional necessário à identificação de eventuais ajustes antes da entrega. O próprio edital já estabelece elementos objetivos para caracterização do veículo como novo, como a condição de 0 km, novo de fábrica, primeiro emplacamento em nome do Município, documentação fiscal e garantia.

47. A obrigatoriedade de entrega por **guincho/prancha** agrava essa incompatibilidade, pois, além de impor custo adicional ao fornecimento, impede que o veículo seja submetido ao deslocamento rodoviário entre a concessionária e o Município, justamente etapa que pode contribuir para a identificação de ruídos, vibrações, ajustes ou outras ocorrências perceptíveis somente com o

veículo em movimento. A exigência, portanto, não apenas cria ônus econômico, mas também elimina uma etapa tecnicamente útil à preparação final do veículo.

48. Quanto ao **prazo de entrega**, a inconsistência é ainda mais objetiva: o instrumento convocatório estabelece simultaneamente **60 (sessenta) e 120 (cento e vinte) dias** para a mesma obrigação. A coexistência de prazos distintos compromete a clareza necessária à elaboração das propostas, ao planejamento de produção e à própria avaliação da capacidade de cumprimento da futura obrigação contratual. O edital deve estabelecer de maneira inequívoca qual é o prazo que vinculará todos os participantes e, posteriormente, o contratado.
49. A escolha do prazo de **120 (cento e vinte) dias** mostra-se, nesse contexto, a solução mais adequada. O micro-ônibus objeto da contratação não constitui bem padronizado cuja disponibilidade imediata possa ser presumida. Seu fornecimento envolve fabricação, preparação, integração dos equipamentos, inspeções, testes, documentação e logística, de modo que a adoção de prazo compatível com esse ciclo reduz o risco de restringir a participação a fornecedores que eventualmente disponham de unidade previamente produzida.
50. A exigência de “**ar-condicionado dual zone**” também deve ser revista sob a mesma perspectiva. A Administração possui legítimo interesse em assegurar conforto térmico aos usuários, mas o atendimento dessa necessidade não exige, necessariamente, a imposição de determinada nomenclatura ou arquitetura de climatização. O requisito deve guardar relação com o desempenho esperado do sistema e com as características do micro-ônibus, permitindo que diferentes soluções tecnicamente adequadas sejam apresentadas.
51. A jurisprudência do TCU oferece orientação particularmente pertinente nesse ponto. No **Acórdão 728/2024-TCU-Plenário**, o Tribunal assentou a necessidade de fundamentação que ultrapasse mera conveniência operacional quando determinada especificação puder limitar a competitividade, exigindo estudos que demonstrem a vantagem ou a indispensabilidade da escolha para atendimento das necessidades reais da Administração. Embora o precedente trate de indicação de marca, sua razão de decidir é aplicável, por analogia, à adoção de características técnicas específicas que produzam efeito restritivo semelhante.

Denúncia referente à licitação com número 822023, modalidade Pregão e Uasg 154049 - LICITAÇÃO. ESPECIFICAÇÃO OU INDICAÇÃO DE MARCA. EXIGÊNCIA DE JUSTIFICATIVA TÉCNICA ADEQUADA. NECESSIDADE DE DEMONSTRAÇÃO DA VANTAGEM ECONÔMICA OU DA INDISPENSABILIDADE DA MARCA PARA

O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE ADMINISTRATIVA. LIMITAÇÃO À COMPETITIVIDADE. PRINCÍPIOS DA ISONOMIA, COMPETITIVIDADE E BUSCA DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA. Relator: Antônio Anastasia.

52. Não se pretende, com a presente impugnação, retirar da Administração a prerrogativa de definir as características necessárias ao veículo. O que se busca é que tais características sejam **necessárias, justificadas e compatíveis com as soluções efetivamente existentes no mercado**. A Administração pode exigir veículo novo, seguro, acessível, climatizado e adequado ao transporte de passageiros; o que não se mostra necessário é condicionar esses resultados a um limite quilométrico incompatível com a logística do segmento, a um meio específico de transporte até o Município ou a uma arquitetura específica de climatização sem demonstração de sua indispensabilidade.
53. A correção dos pontos impugnados, portanto, **não reduz a qualidade ou a segurança do objeto**. Ao contrário, permite que o Município receba veículo efetivamente novo e devidamente testado, amplia o prazo para cumprimento das etapas necessárias à fabricação e preparação, elimina uma condição logística onerosa e desnecessária e permite a oferta de diferentes soluções de climatização adequadas ao porte e à capacidade do micro-ônibus. Trata-se, em essência, de substituir restrições de forma por requisitos orientados ao resultado que efetivamente interessa à Administração.
54. Diante desse conjunto, mostra-se necessária a adequação do instrumento convocatório para: (i) excluir o limite máximo de 20 (vinte) quilômetros de rodagem no hodômetro e a obrigatoriedade de entrega por guincho/prancha; (ii) uniformizar o prazo de entrega em 120 (cento e vinte) dias, eliminando a previsão conflitante de 60 (sessenta) dias; e (iii) excluir a expressão “dual zone”, passando a exigir sistema de ar-condicionado adequado ao porte, às dimensões e à capacidade de passageiros do micro-ônibus, sem imposição de tecnologia ou configuração construtiva específica. Essas alterações preservam a finalidade pública da contratação e, simultaneamente, promovem maior competitividade, isonomia, razoabilidade e segurança na execução do objeto.
55. Ressalte-se, ainda, que o próprio edital determina que o objeto seja entregue em conformidade com as especificações e admite sua rejeição quando estiver em desacordo com o Termo de Referência e a proposta. Isso demonstra que a Administração já dispõe de mecanismos para verificar objetivamente a conformidade do veículo no recebimento, não sendo necessário acrescentar restrições que não se mostram indispensáveis para alcançar o resultado pretendido.

56. Por fim, uma vez que as alterações ora requeridas interferem diretamente nas condições de fornecimento, na formação das propostas e no universo de soluções que poderão ser ofertadas, o instrumento convocatório deverá ser retificado e, sendo aplicável, republicado com a reabertura do prazo legal para apresentação das propostas. O próprio material de Orientações e Jurisprudência do TCU registra que o edital deve conter, entre outros elementos, as regras relativas à entrega do objeto, e que alterações relevantes devem preservar o conhecimento uniforme das condições da disputa.

III. REQUERIMENTO

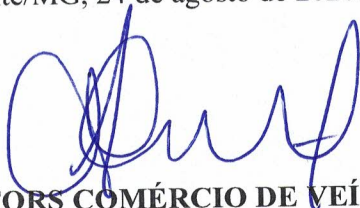
57. Diante de todo o exposto, com o objetivo de aprimorar o certame e confiante na sensibilidade da Prefeitura Municipal de Quartel Geral/MG para acolher a presente impugnação, requer-se:

- a) o **recebimento e conhecimento da presente impugnação**, por ser tempestiva e regularmente apresentada;
- b) a **exclusão da exigência de limite máximo de 20 (vinte) quilômetros de rodagem no hodômetro** para aceitação do veículo, permitindo-se a entrega de veículo 0 km e novo de fábrica cuja quilometragem decorra dos testes, deslocamentos e procedimentos necessários à sua fabricação, preparação, inspeção e entrega;
- c) a **exclusão da obrigatoriedade de entrega do veículo por meio de guincho/prancha ou plataforma**, permitindo-se o deslocamento rodoviário do micro-ônibus entre a concessionária e o Município, sem prejuízo da responsabilidade da contratada pela integridade e perfeita condição do veículo no momento da entrega;
- d) a **retificação do prazo de entrega do Item 01 para 120 (cento e vinte) dias**, eliminando-se a divergência atualmente existente no instrumento convocatório entre os prazos de 60 (sessenta) e 120 (cento e vinte) dias;
- e) a **exclusão da expressão “dual zone”** da especificação do sistema de climatização, mantendo-se a exigência de ar-condicionado adequadamente dimensionado e compatível com o porte, as características e a capacidade de passageiros do micro-ônibus, sem imposição de tecnologia ou configuração construtiva específica;
- f) caso a Administração entenda pela **manutenção, total ou parcial, das exigências** impugnadas, **requer-se** que sejam apresentadas manifestação técnica expressa do setor demandante e as respectivas justificativas técnicas e administrativas, indicando, de forma objetiva, a necessidade e a indispensabilidade de cada requisito mantido, bem como **sejam concedidas vistas aos estudos, documentos e demais elementos técnicos que tenham fundamentado a manutenção** das respectivas exigências, para que a Impugnante possa avaliar sua compatibilidade com as soluções disponíveis no mercado e, se necessário, **adotar as medidas administrativas e legais cabíveis perante os órgãos de controle competentes**.

58. Por fim, requer-se a republicação do edital devidamente corrigido, com a reabertura integral do prazo legal para apresentação das propostas, assegurando isonomia, ampla concorrência e disputa efetiva entre os fabricantes e fornecedores aptos ao atendimento do objeto licitado.

Pede deferimento.

Belo Horizonte/MG, 24 de agosto de 2026.



AGRAMOTORS COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA

Walison Almeida Ferreira

Diretor