

**PARECER ACERCA DA IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA
PREGÃO ELETRÔNICO - Nº 20250024 – SEDUC/COPEM
PROCESSO NUP 22001.148176/2024-50**

I – INTRODUÇÃO

Este Parecer apresenta análise do pedido de Impugnação Administrativa da empresa DINAMICA TRANSPORTE ESCOLAR E SERVIÇOS DE LOCAÇÃO LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 16.964.904/0001-77, com sede à Av. Eliezer Ximenes Rodrigues Nº 3515 – Parque Urupe- Cascavel CE

II – OBJETO:

Registro de Preço para futuras e eventuais prestações do Serviço de Transporte Escolar para a Rede Pública Estadual de Ensino dos Municípios da CREDE 10 (Alto Santo, Aracati, Fortim, Icapuí, Itaiçaba, Jaguaruana, Limoeiro Do Norte, Morada Nova, Palhano, Quixeré, Russas, São João Do Jaguaribe e Tabuleiro Do Norte), por demanda, de acordo com as especificações e quantitativos previstos no Termo de Referência e seus anexos.

III – VERIFICAÇÃO DO PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO AO PREGÃO ELETRÔNICO

A) DA MANUTENÇÃO DA METODOLOGIA DE PRECIFICAÇÃO POR QUILOMETRO RODADO

A impugnação solicita a adoção de modelo de precificação segmentado por rotas ou por municípios, considerando especificidades como tipo de via, relevo e dificuldade operacional. No entanto, **a metodologia de preço único por quilômetro rodado será mantida**, pelos seguintes fundamentos:

Estudos Técnicos e Justificativa da Administração

A definição de preço único foi embasada em estudos técnicos prévios, considerando a média ponderada dos custos operacionais regionais. A uniformização do valor visa garantir **simplicidade, objetividade, economicidade e viabilidade administrativa**, conforme autorizado pelo art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021.

Possibilidade Legal de Precificação Unificada

A legislação não impõe a obrigatoriedade de segmentação por complexidade das rotas. Ao contrário, permite que a Administração, com base em critérios técnicos, defina a melhor estratégia de contratação, desde que **haja equilíbrio global da proposta e a execução contratual seja viável**.

Equilíbrio Econômico-Financeiro Global

O modelo adotado considera que o equilíbrio econômico-financeiro será observado **globalmente**, e não por rota individual. A contratada deverá gerir seus custos de forma eficiente, diluindo eventuais onerosidades entre rotas menos complexas e mais complexas, conforme prática comum em contratos dessa natureza.

Não Violação dos Princípios da Isonomia, Economicidade e Vantajosidade

O modelo adotado aplica-se a **todos os licitantes de forma isonômica** e transparente, sem qualquer restrição à ampla competitividade. Além disso, **não há afronta ao princípio**

da economicidade, uma vez que a padronização contribui para evitar fragmentação do objeto, favorece a obtenção de melhores preços unitários e reduz o risco de sobrepreço em rotas menos onerosas.

Inexigibilidade de Categorização por Rota

Embora a impugnante alegue ausência de matriz de risco ou categorização das rotas por dificuldade, a natureza do objeto e a logística operacional admitida tornam desnecessária essa segmentação. Ademais, o Termo de Referência disponibilizado contempla informações mínimas suficientes para o dimensionamento de custos pelos licitantes.

Previsão de Reequilíbrio Econômico-Financeiro

A impugnante afirma que não há previsão de reequilíbrio individualizado por rota. Contudo a Lei nº 14.133/2021 assegura à contratada o direito ao reequilíbrio **quando efetivamente demonstrada a ocorrência de eventos supervenientes e imprevisíveis**, conforme art. 92. Ou seja, a inexistência de previsão de reajuste por complexidade de rota não elimina o direito à recomposição do equilíbrio contratual, quando cabível.

Precedente do Tribunal de Contas da União (TCU)

Embora o Acórdão TCU nº 1.280/2021 – Plenário oriente pela necessidade de considerar as variáveis de execução, isso não impõe, por si só, a obrigação de adoção de modelo com precificação variável por rota. O importante é que a formação de preços seja **tecnicamente justificada e viável**, como é o caso do presente edital.

Da Idade Máxima dos Veículos

A exigência de idade máxima de **até 10 (dez) anos de fabricação** dos veículos a serem utilizados no serviço decorre da **necessidade de garantir segurança, confiabilidade mecânica e regularidade na prestação do serviço de transporte escolar**, o qual envolve diretamente o deslocamento de crianças e adolescentes, muitas vezes em estradas de difícil acesso.

O critério encontra respaldo na jurisprudência do **Tribunal de Contas da União (TCU)**, que admite a exigência de limite de idade de veículos, desde que **proporcional, justificado tecnicamente e vinculado à natureza do serviço**. Tal exigência visa garantir:

- Maior eficiência mecânica e menor risco de falhas;
- Redução do índice de manutenção corretiva durante a execução contratual;
- Segurança dos alunos transportados.

A idade máxima de 10 anos mostra-se **razoável e compatível com práticas do setor**, tendo sido adotada com base em estudos técnicos internos e em conformidade com padrões recomendados por órgãos como o **FNDE**, mesmo sem imposição legal federal.

Quanto à alegação de que tal medida restringe a competitividade, ressalta-se que a **exigência incide de forma isonômica sobre todos os licitantes** e não impede a participação de empresas que possuam frota apta e atualizada, ainda que mediante investimento ou renovação parcial.

Da Vedação à Subcontratação

A cláusula de vedação à subcontratação foi incluída com o intuito de **assegurar o controle direto sobre a execução do objeto** e evitar a figura do “mero intermediário”, conforme já apontado pelo próprio **TCU (Acórdão nº 2.492/2020 – Plenário)**. A complexidade logística do contrato exige **padrão uniforme de qualidade, rastreabilidade e responsabilidade integral do contratado**.

Ainda que a Lei nº 14.133/2021, em seus arts. 72 e 121, §2º, permita a subcontratação parcial, sua **autorização é discricionária da Administração**, que pode vedá-la com fundamento técnico. No caso presente, **a proibição foi adotada por motivo justificado** visando preservar a **continuidade e integridade da execução, especialmente em áreas críticas e de difícil fiscalização**.

A estrutura do contrato permite que empresas com capacidade operacional própria participem em igualdade de condições, sem favorecimento a grandes grupos. A responsabilidade integral do contratado é condição essencial para garantir a prestação contínua e eficiente do serviço, sendo plenamente compatível com o interesse público.

Da Qualificação Técnica

Quanto à exigência de **apenas 1 (um) ano de experiência**, trata-se de **critério mínimo**, pautado pela **vedação de exigências desarrazoadas e restritivas**, nos termos do art. 67 da Lei nº 14.133/2021. Exigir mais de 1 ano, ou experiência compatível com o total de rotas/milhagem, **poderia configurar exigência desproporcional**, afastando empresas idôneas e capacitadas.

O edital não impede que a Administração, **em fase de execução**, reforce o controle da capacidade técnica e logística da empresa vencedora, conforme previsão contratual.

Da Qualificação Econômico-Financeira

A impugnação alega insuficiência de exigência econômico-financeira, ao se exigir apenas **certidão negativa de falência ou recuperação judicial**. Esclarece-se que, conforme o art. 69 da Lei nº 14.133/2021, a apresentação de balanço patrimonial e índices financeiros é **facultativa**, cabendo à Administração definir, conforme a natureza do objeto, as exigências mínimas para a aferição de capacidade financeira.

Neste caso, optou-se por **modelo mais simples e célere**, por tratar-se de registro de preços, no qual a contratação efetiva poderá ser objeto de avaliação mais aprofundada por cada órgão participante.

Não há impedimento legal à adoção do critério escolhido, tampouco afronta aos princípios da legalidade ou da eficiência, já que as obrigações contratuais permanecem garantidas pelo regime de responsabilização previsto na própria legislação.

Da Não Divisão do Objeto por Lotes

O parcelamento do objeto foi considerado pela Administração, porém **optou-se pela manutenção do objeto em lote único**, considerando:

- A **viabilidade técnica e logística** da contratação conjunta;
- A **padronização da execução** e facilidade de controle contratual;
- A **obtenção de melhores preços por ganho de escala**;
- A redução de riscos administrativos na fiscalização dispersa.

Essa decisão encontra respaldo no art. 18, §1º da Lei nº 14.133/2021, que autoriza expressamente o não fracionamento do objeto **quando comprovadamente não for vantajoso**.

Da Alegação de Risco de Concentração e Superfaturamento

Não há evidência de que o edital favoreça uma empresa específica, tampouco de que haja concentração indevida. A estruturação do certame **busca garantir eficiência, padronização e economicidade**, conforme demonstrado nos estudos técnicos e no Termo de Referência.

A ampla divulgação do edital, os critérios objetivos de julgamento e a possibilidade de participação de empresas de qualquer porte garantem o **atendimento ao princípio da ampla competitividade**.

IV – CONCLUSÃO

Diante do exposto, **não se acolhem os pedidos formulados na impugnação**, mantendo-se **íntegras as disposições do edital**, por estarem em conformidade com a legislação vigente, notadamente a **Lei nº 14.133/2021**, e com os princípios que regem a Administração Pública.