

À SECRETARIA MUNICIPAL DAS LICITAÇÕES DA PREFEITURA DE FORTALEZA – SELIFOR

INTERESSADA: C. ROLIM MOTOS LTDA. – CNPJ nº 04.685.620/0001-62.

REF.: PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90257/2025 – AMC. DECISÃO SOBRE PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO.

Trata-se de **IMPUGNAÇÃO** ao ato convocatório do **PREGÃO ELETRÔNICO Nº. 90257/2025 – EDITAL Nº. 10951 (AMC), PROCESSO ADM. Nº. P083222/2026** que tem como objeto **A SELEÇÃO DE EMPRESA PARA REGISTRO DE PREÇOS VISANDO AQUISIÇÕES FUTURAS E EVENTUAIS DE MOTOCICLETAS E SEUS ACESSÓRIOS PARA AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E CIDADANIA DE FORTALEZA (AMC), DE ACORDO COM AS ESPECIFICAÇÕES E QUANTIDADE CONTIDAS NO TERMO DE REFERÊNCIA.**

I- DA IMPUGNAÇÃO TEMPESTIVA

A **IMPUGNAÇÃO** foi protocolizada em **26 de fevereiro de 2026, através do Sistema de Protocolo Único - SPU, dirigido a Secretaria Municipal das Licitações da Prefeitura de Fortaleza - SELIFOR**, portanto, tempestiva, **com sessão pública de abertura prevista para o dia 03 de março de 2026, às 10h.**

II- DO PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO:

A empresa C. Rolim Motos Ltda. apresentou impugnação ao Edital do Pregão Eletrônico nº 90257/2025, alegando, em síntese, que o instrumento convocatório conteria exigências técnicas restritivas que comprometeriam a competitividade do certame e indicariam possível direcionamento do objeto, especialmente quanto à definição de cilindrada mínima das motocicletas e à exigência de sistema de freios ABS nas duas rodas. Sustenta ainda que o planejamento da contratação teria sido insuficiente, que o desempenho operacional não dependeria exclusivamente da cilindrada do motor e que as necessidades da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania – AMC não justificariam especificações associadas a cenários típicos de atuação de forças de segurança. Ao final, requer a revisão do edital, com a redução da cilindrada para aproximadamente 249 cc, a diminuição da potência mínima e a exclusão da exigência de freio ABS nas duas rodas, bem como a reabertura do prazo para apresentação de propostas.

DA ANÁLISE

Após análise dos argumentos apresentados pela impugnante, conclui-se que não assiste razão à empresa, pelas razões técnicas e jurídicas a seguir expostas.

A impugnante inicia sua manifestação insinuando possível responsabilização pessoal do agente de contratação por “erro grosseiro”.

Tal alegação não encontra respaldo fático ou jurídico. O art. 28 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro estabelece responsabilização pessoal apenas quando demonstrado dolo ou erro grosseiro, o que não se verifica no caso concreto, uma vez que o processo licitatório foi precedido de Estudo Técnico Preliminar, foram realizados

Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania - AMC

Av. Desembargador Gonzaga, 1.630 • Cidade dos Funcionários • CEP: 60.824-062 • Fortaleza, Ceará, Brasil. 85 2018 0739

estudos de mercado e análise técnica da necessidade operacional da AMC, houve inclusive análise de impugnação anterior e adequação parcial do edital. Configura-se dolo quando há a intenção consciente de produzir o resultado ilícito.

Dessa forma, a tentativa da impugnante de caracterizar a atuação administrativa como erro grosseiro configura mera argumentação retórica, não sendo suficiente para afastar a presunção de legitimidade do ato administrativo.

A impugnante sustenta que o edital conteria falhas de planejamento e que as especificações restringiriam a competitividade.

Nos termos da Lei nº 14.133/2021, compete à Administração definir as especificações técnicas do objeto da contratação com base em estudo técnico preliminar e nas necessidades do serviço público. No presente caso, considerando a padronização das motocicletas utilizadas pela Autarquia, as especificações foram definidas com base em estudo técnico da área operacional e testes práticos da equipe de instrução da Gerência de Educação para o Trânsito da AMC, responsável pelos treinamentos, cursos de formação de motociclistas e de batedores, realizando testes em circuito fechado de cones e exercícios simulados e comprovando que a ausência de ABS na roda traseira prejudica significativamente a estabilidade em frenagens bruscas e aumenta o risco de travamento da roda traseira.

A alegação da impugnante de que a exigência de freios ABS nas duas rodas seria excessiva não procede. A regulamentação nacional de segurança veicular estabelece requisitos mínimos para motocicletas quanto aos sistemas de frenagem, atualmente disciplinados pela Resolução CONTRAN nº 915/2022, que consolidou normas anteriores sobre o tema. Os requisitos técnicos visam garantir desempenho, segurança e durabilidade adequados ao uso intensivo das motocicletas em serviço público.

Ou seja, a própria regulamentação técnica nacional reconhece que motocicletas de maior cilindrada devem possuir sistema ABS atuando em todas as rodas, justamente em razão das maiores velocidades e do maior potencial de risco operacional desses veículos.

A legislação de trânsito nacional já reconhece o ABS em todas as rodas como requisito técnico para motocicletas de maior desempenho, sendo que a exigência do edital apenas reproduz padrão de segurança consolidado na regulamentação do trânsito.

Portanto, a exigência de sistema ABS nas duas rodas não constitui restrição indevida à competitividade, mas sim medida técnica legítima destinada a ampliar a segurança dos agentes públicos e reduzir riscos de acidentes durante o uso operacional das motocicletas.

A retirada do requisito ABS nas duas rodas implicaria redução do nível de segurança dos agentes públicos, especialmente em situações de frenagem de emergência.

Ao reduzir a cilindrada para aproximadamente 249cc e eliminar a exigência de ABS na roda traseira no edital, favorece motocicletas com especificações inferiores. A exigência de sistema ABS nas duas rodas está alinhada com padrões modernos de segurança veicular.

A jurisprudência dos tribunais de contas é pacífica no sentido de que a Administração pode estabelecer requisitos técnicos mínimos necessários ao atendimento do interesse

público, ainda que isso limite parte do mercado. O edital estabelece requisitos mínimos e não estabelece requisitos máximos, o que é plenamente permitido.

A impugnante argumenta que a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania teria atribuições meramente administrativas e que, portanto, não necessitaria de motocicletas com maior desempenho.

Embora não integrem formalmente os órgãos de segurança pública previstos no art. 144 da Constituição Federal, os órgãos municipais de trânsito exercem atividade de segurança viária e poder de polícia administrativa de trânsito, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e no §10 do próprio art. 144 da Constituição Federal.:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014).

As atividades desempenhadas pelos agentes incluem fiscalização de trânsito, atendimento de ocorrências viárias, escolta operacional de comboios e autoridades e apoio a operações integradas com outros órgãos.

Essas atividades exigem veículos com desempenho, estabilidade e segurança compatíveis com uso operacional contínuo, especialmente em grandes centros urbanos.

Portanto, a definição de motocicletas com características técnicas superiores não decorre de equiparação com forças policiais, mas sim da necessidade operacional da própria Autarquia.

Entretanto, tal argumento confunde requisito mínimo de segurança veicular para circulação com requisito técnico para aquisição de veículo de uso institucional.

O fato de a legislação permitir níveis mínimos de segurança não impede que a Administração Pública exija padrões superiores, especialmente quando se trata de veículos destinados a uso operacional intensivo, circulação permanente em ambiente urbano complexo e condução por agentes em serviço.

A impugnante também sustenta que as especificações restringiriam o mercado.

Todavia, não foi apresentado qualquer estudo técnico que demonstre inexistência de modelos capazes de atender às especificações, uma vez que são definidos requisitos mínimos, podendo inclusive, adquirir motocicletas com requisitos superiores.

Ao contrário, o mercado nacional possui diversos modelos de motocicletas que atendem às características técnicas exigidas, não havendo evidência de direcionamento quando os requisitos possuem apenas padrões mínimos.

A mera existência de fabricantes ou fornecedores cujos produtos não atendam às especificações não caracteriza ilegalidade, mas apenas demonstra que os requisitos técnicos definidos não são compatíveis com determinados modelos.

A impugnante solicita a redução da cilindrada para 249cc e a diminuição da potência mínima. Tal pedido não pode ser acolhido. A definição da faixa de cilindrada foi estabelecida pela área técnica considerando desempenho necessário para uso operacional, capacidade de deslocamento rápido em vias urbanas, segurança nas frenagens bruscas em deslocamentos críticos, principalmente no trânsito urbano, onde a instabilidade gerada pela ausência do sistema de freio ABS na roda traseira compromete a segurança.

A redução da cilindrada implicaria redução do desempenho e da capacidade operacional do veículo e a ausência do ABS na roda traseira, o que não atende às necessidades da AMC.

Conclui-se que a exigência de cilindrada e potência mínimas está diretamente associada à obrigatoriedade de sistema de freios ABS nas duas rodas, uma vez que motocicletas com maior desempenho, aceleração e velocidade potencial geram maior energia cinética durante o deslocamento, exigindo sistemas de frenagem mais eficientes para garantir estabilidade e controle direcional em frenagens bruscas. Nesse contexto, a própria Resolução CONTRAN nº 915/2022 estabelece que motocicletas com cilindrada igual ou superior a 300 cm³ devem possuir sistema ABS em todas as rodas, evidenciando a relação direta entre desempenho do veículo e maior exigência de segurança na frenagem. Assim, a adoção de ABS atuando em ambas as rodas constitui medida técnica complementar às características de desempenho do veículo, assegurando equilíbrio entre capacidade operacional e segurança veicular, razão pela qual as especificações de cilindrada, potência e sistema de frenagem foram definidas de forma integrada no edital.

Diante do exposto, conclui-se que não foram demonstradas irregularidades no planejamento da contratação, as especificações técnicas possuem fundamentação operacional e de segurança, não há direcionamento para marca ou modelo específico e as exigências são compatíveis com o interesse público e com a legislação aplicável.

III - DA DECISÃO

Diante do exposto, há de se CONHECER A IMPUGNAÇÃO em tela, uma vez que a mesma se encontra tempestiva, visto que protocolada em tempo hábil e, no mérito, NEGAR TOTAL PROVIMENTO.

Nesse escopo, uma vez que não há necessidade de readequação do instrumento convocatório, informamos que a data da abertura do certame referente ao Pregão Eletrônico nº. 90257/2025 permanece inalterada.

É a Decisão. Publique-se para o conhecimento dos interessados e dê ciência à empresa impugnante. Junte-se aos autos do processo administrativo.

Na data da assinatura eletrônica.

Luiz Sérgio Menezes da Costa
SUPERINTENDENTE DA AMC
-Assinatura por Certificado Digital-



Este documento é cópia do original e assinado digitalmente sob o número PQFRWPBN

Para conferir o original, acesse o site <https://assineja.sepog.fortaleza.ce.gov.br/validar/documento>, informe o malote 5162423 e código PQFRWPBN

Para validar a assinatura digital, acesse o site do Instituto Nacional de Tecnologia da Informação: <https://validar.iti.gov.br/>

ASSINADO POR: