

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. P207620/2025** 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**, com sessão pública de abertura que ocorreria em 09 de dezembro de 2025.

I- DA IMPUGNAÇÃO TEMPESTIVA

A **IMPUGNAÇÃO** foi protocolizada em **04 de dezembro de 2025**, 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 09 de dezembro de 2025, às 10h.

II- DO PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO:

A Impugnação ao ato convocatório do **PREGÃO ELETRÔNICO nº. 90257/2025**, como constatado no item anterior, foi tempestivamente protocolizada. A Impugnante alega, em síntese, que as especificações técnicas constantes do Termo de Referência, quando analisadas em conjunto, revelam um grau de detalhamento e combinação de requisitos que, na prática, restringe o universo de possíveis fornecedores e reforça a hipótese de direcionamento da licitação para motocicletas fabricadas por uma marca. Requer que seja acolhida a presente impugnação, com a consequente modificação do Edital do Pregão Eletrônico nº 90257/2025, para que seja ajustado o instrumento convocatório, em cumprimento aos princípios que regem o processo de contratação pública.

II.I- DO EQUÍVOCO SOBRE O PARCELAMENTO DO OBJETO E A INCONSISTÊNCIA ENTRE O CRITÉRIO DE JULGAMENTO “MENOR PREÇO POR ITEM” E A PREVISÃO DE “GRUPO ÚNICO”

Após analisados os argumentos dispostos pela Impugnante, verifica-se a necessidade de revisão e readequação de documentos que integram o processo administrativo, motivo pelo qual a AMC procederá na republicação do Edital com suas respectivas readequações.

II.II- DOS QUANTITATIVOS MÍNIMOS EXIGIDOS PARA FINS DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

Em razão da necessidade de readequação do procedimento licitatório, informamos que haverá a

divisão do objeto em dois lotes.

Para tanto, a empresa deverá comprovar a capacidade técnica para os lotes/grupos cujo os quais possua interesse em disputar.

II.III- DOS INDÍCIOS DE DIRECIONAMENTO DO CERTAME

As especificações fixadas não visam descrever um único modelo, mas sim garantir o desempenho mínimo operacional necessário para as atividades de Motociclista Operacional e Batedor de Trânsito da AMC na malha viária de Fortaleza (art. 6º, XXIII, 'a').

A exigência de motorização flex (gasolina/etanol) está fundamentada no princípio da vantajosidade econômica e da sustentabilidade, conforme o Art. 11, inciso I e V. Embora um estudo detalhado de custo-benefício possa ser feito no futuro, a opção flex oferece à Administração a flexibilidade de escolher o combustível mais vantajoso no momento do abastecimento, maximizando a economia operacional e minimizando o risco de flutuações de preços de um único combustível.

A escolha de motores flex se alinha com a política de aquisições sustentáveis e com a busca por soluções que ofereçam maior capacidade de adaptação aos cenários econômicos variáveis do mercado de combustíveis, protege o motor de eventuais danos ocasionados pelo percentual de mistura permitida de etanol à gasolina.

Esta é uma exigência de ampliação de opções e não de restrição, pois agrega valor econômico à contratação e se adequa ao sistema de abastecimento atual, em postos credenciados, realizado pela AMC.

O freio ABS (Antiblock Brake System) nas rodas dianteiras e traseiras é um item de segurança não-negociável, vital para o serviço de escolta e patrulhamento em vias urbanas e rurais de alta complexidade, é uma tecnologia crucial para a segurança, especialmente em contextos operacionais de alta velocidade e em condições de risco, como no caso de patrulhamento viário e escolta de autoridades e de comboios.

Motocicletas com freios ABS nas rodas dianteiras e traseiras aumentam:

- A segurança do motociclista ao evitar o travamento das rodas em situações de frenagem brusca, garantindo uma maior estabilidade e controle da moto em situações de emergência. Isso é especialmente relevante para os motociclistas que realizam escoltas, transitando em alta velocidade no fluxo urbano e rodoviário.
- A eficácia no controle de trajetória com a motocicleta frenada, o equilíbrio e a diminuição da distância necessária para parar totalmente o veículo.
- A probabilidade de evitar envolvimento em sinistros de trânsito.

O European Commission Report (2019) evidenciou que motocicletas equipadas com ABS nas duas rodas apresentaram uma redução de até 30% no número de acidentes com vítimas fatais ou graves em comparação com aquelas sem essa tecnologia.

Estudos e atualizações de dados de 2013 a 2021 levantadas pelo Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) revela que o ABS nas duas rodas salva vidas, encontrando uma redução de 38% nas taxas de acidentes fatais para motos equipadas com ABS nas duas rodas em comparação com as não equipadas. Dados mais recentes e consolidados de 2021 apontam para uma redução de 22% nas colisões fatais.

O artigo técnico Motorcycle antilock braking systems and fatal crash rates: updated results (Sistemas de freios antitravamento em motocicletas e taxas de acidentes fatais: resultados atualizados) que apresenta os resultados atualizados (com dados de 2003 a 2019 e a amostra de 65 modelos de motocicletas) com autoria de Eric R. Teoh e publicado na Traffic Injury Prevention, 2022 encontrou uma redução de 22% nos acidentes fatais devido presença de ABS nas duas rodas da motocicleta.

A Comissão Europeia tornou o ABS nas duas rodas obrigatório baseando-se em uma série de relatórios técnicos e estudos de campo realizados em vários países membros, encontrados na European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE). (2021). Road Safety Thematic Report – Motorcycles.

Estudos de multinacionais europeias apontam para reduções que variam de 24% a 42% geralmente se referem a relatórios técnicos de organizações de segurança rodoviária como a ADAC (Alemanha) e encontrados no Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT) / German Association for Research in Automobile Technology.

A cilindrada mínima de 290 CC é o patamar técnico necessário para garantir torque e estabilidade em operações de rápida aceleração, frenagem emergencial e manutenção de velocidade constante em escoltas de longo percurso, especialmente sob altas temperaturas e com a carga de equipamentos (baú, sinalização, etc.) instalados.

As motocicletas devem possuir uma reserva de potência ampla, o que permite trabalhar com folga, minimizando o estresse mecânico, proporcionando uma maior longevidade do motor e menor frequência de manutenções não programadas.

A cilindrada de uma motocicleta impacta diretamente a sua potência, que por sua vez afeta a aceleração e a capacidade de resposta rápida necessária para situações de emergência, como é o caso de escoltas de autoridades, comboios e serviços de patrulhamento urbano.

A justificativa para uma cilindrada maior inclui os seguintes pontos:

- Operações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia do Exército Brasileiro, que frequentemente utilizam motocicletas de maior cilindrada, como Honda NC 750, Harley-Davidson 1200cc, BMW GS 850 e 1200cc e modelos similares.
- Necessidade de compatibilidade entre os veículos, facilitando a integração nas ações de escolta com Batedores e melhor desempenho nas estradas e em condições de terrenos diversos.

- Maior robustez e capacidade de arrancada, essencial para retomadas de velocidade, ultrapassagens e controle de pontos de operação. Além disso, esses veículos têm um desempenho superior em terrenos variados e em situações de alta demanda operacional.

O desempenho geral de uma motocicleta depende de vários fatores, como cilindrada, torque, relação peso-potência e eficiência do motor. A cilindrada mínima de 290cc foi escolhida para garantir a compatibilidade com a capacidade de realizar operações de alto desempenho.

As especificações exigem características técnicas, e não uma marca ou modelo específico.

A exigência de características como cilindrada mínima de 290cc, sistema ABS nas duas rodas e potência mínima de 24 CV são parâmetros objetivos que visam garantir que as motocicletas adquiridas atendam às necessidades operacionais da AMC e garantam maior segurança nas frenagens de emergência.

A combinação de características (cilindrada, potência, peso, ABS, etc.) foi estabelecida com base na melhor relação entre a capacidade técnica necessária e o custo de aquisição/manutenção. O detalhamento das especificações visa assegurar que qualquer proposta que atenda a esses requisitos técnicos mínimos será considerada, não havendo direcionamento, mas apenas a definição do padrão de qualidade e segurança exigido.

O fato de as motocicletas de 300cc da AMC estarem em uso por quase 10 anos é incomum, apresentando durabilidade do motor alta, mesmo sob estresse.

Alternativas de menor cilindrada (a partir de 250 CC), embora utilizadas em operações de patrulhamento menos exigentes ou em outras prefeituras, não atendem a demanda de operações conjuntas em serviços de batedor, acompanhamento de ambulâncias para transplante de órgãos, que exigem maior torque, velocidade de recuperação, final e segurança nas frenagens de emergência com a utilização de ABS nas duas rodas, a cilindrada mínima de 290 CC é o limite inferior para evitar a sobrecarga do motor e o consequente aumento da manutenção e redução da vida útil do bem, garantindo a vantajosidade a longo prazo (art. 11, I).

A motocicleta com mais de 290cc apresenta um melhor desempenho em alta rotação e velocidade final e menor sensação de "motor estrangulado" durante os deslocamentos críticos.

A diferença no custo de aquisição não compensaria o risco e o custo operacional (manutenção) em um ciclo de 3 anos.

A Administração ratifica que as especificações técnicas (cilindrada, ABS, etc.) não visam um único fabricante, mas representam o mínimo de desempenho e segurança identificado pela Área Técnica da AMC.

As especificações técnicas mínimas do Termo de Referência estão devidamente motivadas e são proporcionais e indispensáveis para o atingimento dos objetivos da contratação, quais sejam:

- Garantir o nível máximo de segurança aos motociclistas operacionais e batedores do quadro de agentes de trânsito (ABS nas duas rodas).
- Assegurar a longevidade e o desempenho da frota em uso intensivo, resultando no menor Custo do Ciclo de Vida (mínimo 290 CC).
- Promover a vantajosidade econômica e a flexibilidade no abastecimento (Motor Flex).

Por todo o exposto, não serão realizadas readequações no Edital com relação às especificações do objeto a que se pretende adquirir.

II.IV- DO PRAZO DE ENTREGA INEXEQUÍVEL E RESTRITIVO À COMPETITIVIDADE

Vislumbrando a necessidade de ampliação do prazo para a entrega das motocicletas, em razão de logística, instalação de equipamentos e envelopamento, informamos que serão realizadas readequações editalícias de forma a ampliar o prazo de entrega para 120 (cento e vinte) dias. Desta feita, após as devidas modificações, o Edital será lançado novamente, com a abertura de novos prazos para a apresentação de propostas.

II.V- DA INOBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO SETORIAL APLICÁVEL

A Impugnante alega que há fragilidade jurídica no Edital em tela, pelo fato de não haver qualquer menção em observância à Lei Federal nº 6.729/1979, a chamada “Lei Ferrari”, diploma que disciplina a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre, incluindo expressamente as motocicletas em seu âmbito de aplicação. Posteriormente, pedem o reconhecimento da incidência da referida legislação no Edital, “de modo a alinhar as exigências editalícias ao marco legal setorial, sendo que a omissão desses normativas contribui para a adoção de cláusulas potencialmente incompatíveis com os contratos de concessão comercial e pode distorcer a competitividade entre as concessionárias.”

Diante da alegação e do pedido formulado pela empresa, faz-se imperioso destacar o entendimento do Tribunal de Contas da União – TCU sobre os procedimentos licitatórios e a obediência à Lei Federal nº 6.729/79, vejamos:

ACÓRDÃO 1510/2022 - PLENÁRIO

Sumário: REPRESENTAÇÃO COM PEDIDO DE CAUTELAR. SUPOSTAS IRREGULARIDADES EM PREGÃO DESTINADO À AQUISIÇÃO DE VEÍCULO. CONHECIMENTO DA REPRESENTAÇÃO. IMPROCEDÊNCIA. INDEFERIMENTO DA CAUTELAR. ARQUIVAMENTO.

(...)

25. Relativamente à segunda alegação (relatada no item 7) , é comum em licitações a ocorrência de conflitos entre concessionárias de fabricantes ou montadoras e revendedoras multimarcas acerca do que seria considerado um veículo 0 km. **As concessionárias invocam o art. 12 da Lei 6.729/1979, conhecida como Lei Ferrari, para afastar revendedoras não autorizadas da disputa; de outra sorte, as**

revendedoras sustentam que veículo 'zero' é o não usado, havendo amparo a essa posição na lei, na jurisprudência e na doutrina, pois aceitar somente concessionárias nos processos licitatórios através da restrição do conceito de veículo 0 km, ofenderia os princípios do desenvolvimento nacional sustentável, da isonomia e da impessoalidade, e a livre concorrência, estabelecidos nos art. 3º, II, e 170, IV, da Constituição Federal e no caput do artigo 3º da Lei 8.666/1993. 26. É lógico que quanto maior o número de licitantes, maior é a competitividade, e com ela, a probabilidade de as propostas apresentarem preços mais vantajosos à Administração Pública. **Portanto, utilizar a Lei Ferrari para admitir o fornecimento de veículos apenas por concessionárias, restringindo a participação de revendedoras nos procedimentos licitatórios, infringiria o princípio da competitividade, aludido no artigo 3º, §1º, I, da Lei 8.666/1993.** (grifamos)

Após a leitura do acórdão citado acima, podemos concluir que quanto maior o número de participantes no procedimento licitatório, maior é a probabilidade da apresentação de proposta mais vantajosa para a o Órgão Público, o que consequentemente respeita os princípios da isonomia e competitividade, motivo pelo qual não se vislumbra a necessidade de readequação do Edital aos termos previstos na Lei Federal nº 6.729/1979.

II.VI- DO RISCO DE CARACTERIZAÇÃO DE ERRO GROSSEIRO PELO AGENTE DE CONTRATAÇÃO

Informamos que serão realizadas readequações editalícias. Desta feita, após as devidas modificações, restará afastada a hipótese da prática de “erro grosseiro” por parte do agente de contratação, de forma a resguardar os princípios da legalidade, isonomia e competitividade.

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, **CONCEDER PARCIAL PROVIMENTO**, de forma a submeter o Edital do PREGÃO ELETRÔNICO Nº. 90257/2025 – EDITAL Nº. 10951 aos ajustes cabíveis e posterior republicação do instrumento, de forma a garantir a reabertura de prazos licitatórios. Em ato contínuo, faz-se necessária a comunicação desta decisão à empresa impugnante e aos demais interessados.

Registre-se. Publique-se.

Fortaleza/CE, na data da última assinatura eletrônica.

Luiz Sérgio Menezes da Costa
SUPERINTENDENTE DA AMC



Este documento é cópia do original e assinado digitalmente sob o número RSSQJG8J

Para conferir o original, acesse o site <https://assineja.sepog.fortaleza.ce.gov.br/validar/documento>, informe o malote 5052949 e código RSSQJG8J

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

ASSINADO POR: