

NOTA TÉCNICA

Processo Administrativo nº 9900141506/2025

Pregão Eletrônico nº 90002/2025

Assunto: Análise técnica dos questionamentos apresentados na Impugnação ao Edital

Interessado: Felipe Dytz

1. Do objeto da Nota Técnica

Esta Nota Técnica tem por objetivo analisar, responder e fundamentar, de modo técnico e jurídico, todos os questionamentos apresentados na impugnação ofertada pelo Sr. Felipe Dytz., em 08/12/2025, no âmbito do Pregão Eletrônico nº 90002/2025, conforme documento juntado aos autos.

Atende-se ao disposto no Acórdão TCU nº 1636/2007 contudo cabendo o mesmo se tratar sobre outro regime de licitação Lei Federal nº 8.666/93 revogada pela Lei Federal nº 14.133/21, citado pela própria impugnante, que exige que todos os pontos levantados sejam enfrentados de forma clara, objetiva e fundamentada.

2. Análise técnica e jurídica dos questionamentos

Questionamento 1 – Qual o item que está sobrando?

A impugnante argumenta qual item está sobrando

Resposta técnica

A menção incorreta aos itens será devidamente retificada no Aviso de Licitação do Compras.gov.br e no site eletrônico institucional, exclusivamente para fins de esclarecimento, não havendo necessidade de republicação do edital, uma vez que a retificação não altera o objeto, as condições de participação ou qualquer elemento que possa comprometer a competitividade ou a isonomia entre os licitantes.

Questionamento 2 – Qual é a interdependência entre estes veículos que determinam a necessidade de aquisição por menor preço global?

O impugnante solicita esclarecimentos referentes a necessidade de aquisição por menor preço global e solicita esclarecimentos de suas interdependências.

Resposta técnica

Os veículos do lote — ainda que com características individuais distintas — compõem um único sistema de prestação de serviços, sendo utilizados de forma combinada e simultânea para o atingimento dos objetivos institucionais da autarquia.

A contratação envolve **uma única frota operacional**, integrada e gerida de forma centralizada.

A interdependência decorre de:

5. **Modelo único de gestão de manutenção e substituição imediata** para toda a frota.
6. **Padronização dos processos de atendimento**, que exige respostas simultâneas e homogêneas.
7. **Rastreamento unificado**, com plataforma integrada — incompatível com múltiplos fornecedores.

Diferentes fornecedores gerariam protocolos distintos de manutenção, prazos desiguais, múltiplos sistemas de rastreamento, e risco operacional para atividades de trânsito, onde a sincronização é essencial.

Assim, os veículos não são independentes, mas sim partes complementares do mesmo serviço, razão pela qual a contratação por lote único é tecnicamente motivada.

Questionamento 3 – Conforme determinado na especificação técnica, a única padronização consiste na adesivação dos veículos em padrão estabelecido pela

Nittrans, sendo que a obtenção da referida padronização pode ser feita pela aquisição por itens, não sendo necessário a aquisição por lote único.

Questionamento 4 – No que diz respeito a locação de veículos, o que a compatibilidade técnica destes veículos determina a necessidade de aquisição por lote único?

Questionamento 5 – Se os veículos são basicamente os mesmos, independente da empresa que está locando, o que está Administração quer dizer com “uniformidade de qualidade”, de modo a tornar imprescindível a aquisição por lote único?

Questionamento 6 – Qual a justificativa para a falta de fundamentação técnica pertinente para aquisição por menor preço global?

O impugnante nos questionamentos 3,4,5,6 fazem referência ao mesmo teor questiona o certame ser por lote e não por item e a aquisição pelo menor preço global devido ao lote único.

Resposta técnica

A padronização requerida pela Administração não se refere ao modelo, marca ou fabricante dos veículos, mas sim à padronização operacional da prestação do serviço, elemento essencial para garantir continuidade, eficiência, disponibilidade e segurança da frota utilizada nas atividades finalísticas da NITTRANS.

A contratação por lote único mostra-se necessária e tecnicamente adequada, considerando que:

1. Padronização de SLA (Service Level Agreement) Diferentes fornecedores possuem tempos de resposta distintos, práticas internas próprias e níveis variados de maturidade operacional, o que resultaria em desempenhos heterogêneos dentro de uma mesma operação pública. A uniformidade do SLA somente é possível quando um único fornecedor gerencia toda a frota, garantindo:

- I. prazos iguais de substituição,
 - II. respostas padronizadas a ocorrências,
 - III. níveis homogêneos de atendimento,
 - IV. mitigação de riscos de interrupção do serviço.
2. Padronização da disponibilidade da frota A operação de fiscalização e ordenamento de trânsito demanda alta disponibilidade e imediata substituição de veículos imobilizados. Fornecedores diferentes apresentariam capacidades diversas de atendimento, ocasionando:
- I. variação no número de veículos disponíveis,
 - II. impossibilidade de reposição simultânea,
 - III. riscos de desequilíbrio operacional entre equipes.
3. Padronização da manutenção preventiva e corretiva, cada empresa utiliza:
- I. oficinas distintas,
 - II. cronogramas próprios,
 - III. fornecedores de peças diferentes,
 - IV. padrões de qualidade variáveis.

Essa heterogeneidade prejudicaria a gestão integrada de frota, gerando:

- I. diferenças no tempo de indisponibilidade,
- II. discrepâncias de qualidade,
- III. taxas distintas de reincidência de defeitos.

4. Treinamento único para motoristas, fiscais e equipes operacionais, a operação da NITTRANS envolve profissionais que utilizam diariamente os veículos e os sistemas embarcados. Com mais de um fornecedor, haveria:

- I. múltiplas interfaces de rastreamento,
- II. diferentes aplicativos,
- III. distintos protocolos de uso,
- IV. multiplicidade de instruções de segurança e procedimentos.

Isso compromete a padronização do serviço, aumenta erros e fragiliza a atuação operacional.

5. Padronização dos protocolos de substituição e atendimento emergencial
Para garantir a continuidade da fiscalização de trânsito, é indispensável:

- I. substituição imediata,
- II. critérios uniformes,
- III. fluxo único de atendimento.

A existência de múltiplos fornecedores criaria complexidade, conflitos de responsabilidade e risco de tempos de atendimento não uniformes, prejudicando diretamente a prestação do serviço.

Sendo assim a contratação por menor preço global e lote único não visa restringir a competitividade, mas sim assegurar a eficiência, continuidade e uniformidade da prestação do serviço, conforme os princípios da Lei Federal nº 13.303/2016 (economicidade, eficiência, mitigação de riscos).

Questionamento 7 – Qual a justificativa técnica para a desconsideração daquilo que foi embasado no Estudo Técnico Preliminar?

O impugnante solicita esclarecimentos quanto a desconsideração do estudo técnico preliminar e alteração no Termo de Referência.

Resposta técnica

Quanto à alegação de que teria havido desconsideração das conclusões do Estudo Técnico Preliminar, cumpre esclarecer que o ETP é um documento preparatório destinado a subsidiar as decisões subsequentes, mas não substitui o juízo discricionário técnico da Administração na construção do Termo de Referência e na definição da modelagem da contratação.

O ETP identifica necessidades, alternativas possíveis e riscos, porém é justamente o Termo de Referência que consolida a solução escolhida, após análise mais aprofundada, incluindo critérios operacionais, impactos logísticos, viabilidade econômica e exigências de desempenho contratual. Ao longo da elaboração dos documentos, a Administração avaliou as informações trazidas pelo ETP e, à luz do cenário real de execução e das particularidades da frota da NITTRANS, concluiu que a contratação unificada representava a alternativa mais segura, eficiente e tecnicamente adequada.

Não houve desconsideração, mas evolução natural do estudo preliminar para a definição da solução final, como é previsto e esperado no processo de planejamento. A opção por lote único, devidamente justificada no TR, reflete a necessidade de assegurar coordenação técnica, uniformidade operacional e mitigação dos riscos mapeados, atendendo ao interesse público e à continuidade da prestação dos serviços.

O ajuste para menor preço global se deu por evolução dos elementos técnicos, considerando a necessidade de unificar o sistema de rastreamento, manutenção e SLA — fato superveniente ao ETP inicial.

Observações

O próprio requerente afirma ter obtido tais dados por intermédio de sua esposa, supostamente ex-servidora desta empresa. Todavia, cumpre destacar que o documento citado pelo impugnante foi integralmente reformulado, não havendo, portanto, qualquer possibilidade de acesso externo à sua versão original ou à versão atualmente vigente, uma vez que ambos permanecem devidamente resguardados nos autos, sem disponibilização pública ou qualquer forma legítima de compartilhamento.

Diante disso, torna-se evidente a inexistência de comprovação quanto à origem das informações apresentadas, restando o requerente desacompanhado de lastro probatório idôneo para sustentar suas alegações. Tal circunstância compromete a credibilidade dos argumentos expendidos e afasta qualquer presunção de veracidade do conteúdo informado, sobretudo por se tratar de matéria protegida por sigilo processual.

Questionamento 8 – O que está Administração quer dizer com relação entre a demanda prevista e a quantidade a ser contratada, a NitTrans vai contratar menos do que está estabelecido no menor preço global, se for isso não há porque falar em economia de escala?

O impugnante questiona se a Nittrans vai contratar menos do que estabelecido em edital.

Resposta técnica

A referência à relação entre a demanda prevista e a quantidade a ser contratada não implica, em nenhum momento, que a Administração pretenda contratar quantidades inferiores às previstas no preço global. A afirmação constante no Termo de Referência tem outro propósito: demonstrar que a estimativa de demanda foi devidamente fundamentada e que os quantitativos contratados decorrem diretamente da análise das necessidades institucionais da NITTRANS, considerando a alocação orçamentária vigente e o estudo de dimensionamento operacional.

A expressão “relação entre a demanda prevista e a quantidade a ser contratada” refere-se ao dever legal de justificar tecnicamente os quantitativos, garantindo que a Administração não contrate nem mais nem menos do que o necessário para assegurar a plena

continuidade dos serviços. Trata-se, portanto, de um princípio de consistência e proporcionalidade, e não de uma indicação de que serão contratadas quantidades inferiores ao previsto no lote.

Ao contrário do que afirma o impugnante, o fato de o critério de julgamento ser menor preço global não elimina a necessidade de demonstrar a coerência entre a demanda levantada e os quantitativos inseridos na planilha, até porque tal demonstração é exigência expressa dos artigos 28, 31 e 32 da Lei Federal 13.303/2016, que determinam que toda contratação em estatais seja antecedida de planejamento adequado.

A menção à economia de escala também se mantém plenamente aplicável: ainda que a contratação seja fechada em lote único, os volumes previstos na estimativa de demanda influenciam a formação de preços e permitem que a Administração obtenha condições mais vantajosas ao unificar a contratação em vez de fragmentá-la entre fornecedores distintos.

Assim, o texto do Termo de Referência não indica redução de quantitativos, mas apenas explicita que a demanda estimada é tecnicamente sustentada e proporcional, garantindo a adequação da contratação e atendendo ao dever legal de fundamentação.

Questionamento 9 – Qual o nexo em fazer referência aos itens 8.11 e 8.12, uma vez que estes não tratam sobre veículos usados a serem eventualmente disponibilizados?

O impugnante questiona a menção dos itens 8.11 e 8.12 ao questionamento 8.

Resposta técnica

A menção aos itens 8.11 e 8.12 dentro da cláusula que trata das condições de manutenção não tem por finalidade atribuir a esses dispositivos o conteúdo relativo a veículos usados, mas sim estabelecer conexão lógica entre exigências complementares que impactam diretamente a conservação e a apresentação dos veículos fornecidos, sejam eles novos ou usados.

O item 8.25 trata das condições gerais de manutenção dos veículos, incluindo padrões de segurança, higiene, limpeza e alinhamento às especificações do fabricante. Já os itens 8.11 e 8.12, embora não tratem diretamente de veículos usados, reforçam obrigações paralelas e essenciais ao cumprimento desse mesmo padrão de **Resposta técnica**

manutenção, como:

- I. a adoção de práticas de sustentabilidade (item 8.11), que incluem descarte adequado de resíduos de manutenção, utilização de produtos ambientalmente corretos, entre outros, e
- II. a disponibilização de meios para execução de lavagem e conservação (item 8.12), que impacta diretamente no estado de apresentação e uso dos veículos entregues à Administração.

Dessa forma, a referência aos itens 8.11 e 8.12 não é materialmente equivocada; trata-se de remissão cruzada a obrigações complementares, que reforçam o conceito de manutenção adequada. A cláusula não pretende afirmar que tais itens tratam de veículos usados, mas apenas que compõem o conjunto de condições que asseguram a entrega de veículos em perfeito estado de conservação, independentemente de sua condição nova ou usada.

Assim, não há incoerência normativa, mas sim uma técnica de redação que interliga dispositivos correlatos dentro do capítulo de manutenção.

Questionamento 10 – Qual a justificativa para não estabelecer um raio do local de contratação, dentro de uma razoabilidade, de modo que a Niterói Trânsito S/A não tenha que arcar com custos de combustível, uma vez que o Edital estabelece que deve ser na região metropolitana?

O impugnante questiona o não estabelecimento de raio do local de contratação

Resposta técnica

A opção por exigir que os serviços de lavagem e conservação sejam realizados na região metropolitana não tem como objetivo impor deslocamentos injustificados à Administração nem permitir que a contratada se instale em áreas distantes de forma a prejudicar a execução contratual. A referência à região metropolitana estabelece, antes, um limite geográfico máximo, impedindo que o serviço seja prestado fora desse território, o que poderia comprometer prazos, logística e custos operacionais.

A definição de um raio específico, embora possível, não se mostrou necessária durante o planejamento, uma vez que o deslocamento dos veículos para manutenção e conservação já integra parte do serviço de locação e está contemplado na rotina operacional da NITTRANS. Ademais, cabe lembrar que:

A contratada deve realizar o serviço de maneira que não prejudique as atividades da Administração, conforme item 8.25.1 do TR.

Uma instalação excessivamente distante da área de atuação comprometeria a qualidade do serviço, o que geraria penalidades contratuais.

A definição de um raio rígido poderia, inclusive, restringir a competitividade, especialmente em licitações envolvendo empresas com estruturas padronizadas em toda a região metropolitana.

A Administração mantém a prerrogativa de avaliar, durante a execução do contrato, se o ponto oferecido pelo licitante compromete a economicidade ou causa risco ao serviço, podendo exigir adequações.

Portanto, a ausência de um raio fixo não significa que a NITTRANS ficará obrigada a deslocar veículos por longas distâncias. Significa apenas que não houve, no planejamento, indicação técnica que justificasse a limitação mais restritiva, uma vez que a região metropolitana, por si só, já delimita um território operacional coerente com o serviço.

Ademais, a contratada, ao apresentar sua proposta, assume o compromisso de estruturar sua operação de maneira adequada às necessidades da NITTRANS, sob pena de

descumprimento contratual, não podendo instalar seus pontos de atendimento de forma prejudicial ou antieconômica ao interesse público.

Assim, o critério adotado é razoável, preserva a competitividade e mantém o equilíbrio entre flexibilidade operacional e qualidade do serviço

Questionamento 11 – Quem são os terceiros, referenciados no item acima?

O impugnante questiona quem são os terceiros

Resposta técnica

O termo “terceiros”, utilizado no item 8.13, refere-se a qualquer pessoa física ou jurídica cujas informações, documentos, dados ou registros sejam tratados, armazenados ou acessados pela contratada durante a execução do contrato e que, por sua natureza, não pertençam exclusivamente à NITTRANS. Em contratos de locação de veículos com telemetria embarcada, atendimento emergencial, substituições e manutenção, é comum que a empresa contratada tenha acesso não apenas a documentos internos da Administração, mas também a informações relacionadas a cidadãos, servidores, equipes operacionais, fornecedores e parceiros que estejam vinculados às atividades desempenhadas.

O objetivo da cláusula é garantir que a contratada adote rigoroso padrão de confidencialidade, evitando a divulgação indevida de dados sensíveis ou estratégicos, em consonância com:

- I. o princípio da segurança da informação;
- II. a proteção de dados pessoais prevista na Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018);
- III. o dever de sigilo administrativo;

- IV. e a responsabilidade contratual pela guarda de informações institucionais.

Assim, a referência a “terceiros” não representa indefinição, mas uma designação jurídica necessária para proteger informações que não pertencem à contratada e que podem ser alcançadas no curso da execução contratual. Trata-se de cláusula padronizada em contratos que envolvem acesso operacional e documental, garantindo segurança institucional e conformidade com a legislação vigente.

Questionamento 12 – Qual a justificativa técnica e o embasamento legal para restringir a presente contratação ao registro e licenciamento no Estado do Rio de Janeiro?

O impugnante solicita saber qual a justificativa técnica.

Resposta técnica

A exigência de que os veículos estejam registrados e licenciados no Estado do Rio de Janeiro decorre de fundamentos técnicos, operacionais e jurídicos que justificam plenamente a adoção desse critério.

Do ponto de vista operacional, a NITTRANS atua exclusivamente no território do município de Niterói e integra a estrutura administrativa do estado do Rio de Janeiro. Por essa razão, a Administração necessita de veículos que estejam plenamente adequados às regras locais do DETRAN-RJ, garantindo que:

- I. a verificação documental seja imediata e facilitada;
- II. não haja divergências de tributação, emplacamento ou conformidade legal;
- III. as fiscalizações, renovações e vistorias obrigatórias possam ser feitas no próprio estado;

- IV. o acompanhamento da regularidade e autenticidade do licenciamento seja direto, sem necessidade de consultas interestaduais que onerariam o serviço;
- V. a operação dos veículos esteja compatível com exigências estaduais de equipamentos, categorias e registros.

Além disso, a exigência é adotada em inúmeros contratos de locação de veículos, pois reduz riscos relacionados a:

- I. pendências administrativas em outros estados;
- II. multas ou infrações vinculadas a jurisdições distintas;
- III. dificuldades de comprovação de regularidade perante a fiscalização;
- IV. incompatibilidades em sistemas de notificação eletrônica ou telemetria vinculados ao órgão estadual.

Do ponto de vista jurídico, a exigência é compatível com:

- I. o poder discricionário da estatal na definição de requisitos técnicos do objeto, previsto no art. 32 da Lei Federal 13.303/2016;
- II. o princípio da eficiência e da continuidade do serviço;
- III. a possibilidade de estabelecer condições que reduzam riscos operacionais e facilitem a fiscalização contratual, conforme art. 31 da mesma lei;
- IV. a jurisprudência consolidada do TCU e de tribunais estaduais, que reconhecem como legítima a exigência de licenciamento local sempre que houver justificativa técnica relacionada à execução e fiscalização do contrato.

Assim, a restrição não visa limitar a competitividade de forma indevida, mas garantir segurança jurídica, padronização documental, eficiência logística e redução de riscos inerentes à operação da frota e todos os elementos essenciais ao bom andamento da contratação e plenamente amparados pelo ordenamento jurídico.

Questionamento 13 - O item 8.26.2 não trata de recebimento de notificação?

O impugnante questiona ou afirma não sobre o item 8.26.2

Resposta técnica

Em relação ao apontamento acerca da referência ao item 8.26.2, registra-se que, de fato, a remissão constante do subitem 8.27.3 apresenta erro material de numeração, uma vez que o item 8.26.2 trata de aspectos relacionados à manutenção dos veículos, e não do recebimento de notificações de autuação.

O dispositivo corretamente relacionado ao tema é o item 8.27.2, que disciplina a obrigação da CONTRATADA de comunicar à CONTRATANTE o recebimento da Notificação da Autuação, permitindo assim que o fluxo de identificação do condutor infrator seja devidamente iniciado.

Trata-se, portanto, de mero equívoco de remissão, sem qualquer impacto sobre o objeto do contrato, sobre as obrigações das partes ou sobre a formulação das propostas pelos licitantes. O erro material não compromete a compreensão da obrigação, pois o contexto normativo deixa claro que a sequência lógica entre os itens 8.27.2 e 8.27.3 refere-se justamente ao processamento da Notificação da Autuação.

Assim, considera-se a remissão ajustada, sem prejuízo à lisura, à transparência ou à competitividade do certame, permanecendo plenamente válidas as obrigações previstas na cláusula, sendo essa apontada no aviso não causando danos ao objeto a licitar.

Questionamento 14 – De modo que o licitante possa ter um parâmetro, qual foi o custo gerado com multas no ano de 2024.

O impugnante solicita o custo anual de multas do exercício de 2024

Resposta técnica

O objeto apresentado pelo impugnante e a solicitação por ele formulada divergem completamente do sentido real da impugnação, não havendo qualquer conexão lógica ou temática entre os questionamentos expostos e o pedido final apresentado. Dessa forma, observa-se evidente desconexão argumentativa, o que compromete a pertinência e a coerência do pleito.

Não obstante, para fins de esclarecimento e em respeito aos princípios da publicidade e transparência, informa-se que os dados referentes à arrecadação de multas no âmbito desta empresa pública encontram-se devidamente disponibilizados no Portal da Transparência, acessível a qualquer cidadão, em conformidade com a legislação vigente.

Questionamento 15 – O item 15.2.2 não trata de documentos.

O impugnante questiona que o 15.2.2 não trata de documentos

Resposta técnica

O item 15.2.2 está relacionado ao pagamento das notas fiscais conforme termo de referência.

Questionamento 16 – Nem o Edital e nem o Termo de Referência possuem item 3.3.7.

O impugnante alega não haver o subitem

Resposta técnica

A menção incorreta aos itens será devidamente retificada no Aviso de Licitação do Compras.gov.br e no sítio eletrônico institucional, exclusivamente para fins de esclarecimento, não havendo necessidade de republicação do edital, uma vez que a retificação não altera o objeto, as condições de participação ou qualquer elemento que possa comprometer a competitividade ou a isonomia entre os licitantes.

Questionamento 17 – Nem o Edital e nem o Termo de Referência possuem item 3.3.5.

O impugnante alega não haver o subitem

Resposta técnica

A menção incorreta aos itens será devidamente retificada no Aviso de Licitação do Compras.gov.br e no sítio eletrônico institucional, exclusivamente para fins de esclarecimento, não havendo necessidade de republicação do edital, uma vez que a retificação não altera o objeto, as condições de participação ou qualquer elemento que possa comprometer a competitividade ou a isonomia entre os licitantes.

Questionamento 18 – Nem o Edital e nem o Termo de Referência possuem item 3.3.3.

O impugnante alega não haver o subitem

Resposta técnica

A menção incorreta aos itens será devidamente retificada no Aviso de Licitação do Compras.gov.br e no sítio eletrônico institucional, exclusivamente para fins de esclarecimento, não havendo necessidade de republicação do edital, uma vez que a retificação não altera o objeto, as condições de participação ou qualquer elemento que possa comprometer a competitividade ou a isonomia entre os licitantes.

Questionamento 19 – Qual a razão para a ausência de justificativa para vedação de empresas em consórcio?

Resposta técnica

A vedação à participação de consórcios prevista no item 19.1 do Termo de Referência decorre da competência discricionária conferida às empresas estatais pela Lei Federal nº 13.303/2016, que rege integralmente o presente processo licitatório.

O gestor pode restringir consórcios quando houver motivação técnica, como:

- I. risco de fragmentação da gestão da frota;
- II. múltiplas responsabilidades solidárias que dificultam substituição imediata;
- III. incompatibilização de SLA entre empresas consorciadas;
- IV. menor agilidade na prestação do serviço.

Além disso:

- I. A locação de frota é serviço com alta exigência de resposta imediata,
- II. Consórcios podem gerar indefinição sobre responsável pela manutenção/substituição, afetando fiscalização de trânsito.

Assim, a vedação é legal, motivável e compatível com o serviço.

Questionamento 20 – O termo de referência não possui os itens 2.4.2.13 e 2.4.2.13.2.

O impugnante alega não haver o subitem

Resposta técnica

A menção incorreta aos itens será devidamente retificada no Aviso de Licitação do Compras.gov.br e no sítio eletrônico institucional, exclusivamente para fins de esclarecimento, não havendo necessidade de republicação do edital, uma vez que a retificação não altera o objeto, as condições de participação ou qualquer elemento que possa comprometer a competitividade ou a isonomia entre os licitantes.

Questionamento 21 – Qual a pertinência em especificar produto com variação tão grande da cilindrada, uma vez que acaba por ser dois produtos distintos?

O impugnante questiona o fato de o produto ter variação.

Resposta técnica

A definição de uma faixa de cilindrada entre 150 cc e 300 cc não representa a indicação de dois produtos distintos, mas sim a delimitação de um intervalo técnico adequado às necessidades operacionais da NITTRANS. As atividades desempenhadas pelos agentes de trânsito exigem motocicletas que conciliem agilidade no tráfego urbano, capacidade de resposta rápida em ocorrências e robustez para suportar uso contínuo, peso de equipamentos adicionais e manobras frequentes. Motocicletas apenas de 150 cc, embora comuns no mercado, podem apresentar limitações de desempenho quando submetidas a essas condições, especialmente em subidas, deslocamentos mais longos ou situações em que é necessária maior potência e estabilidade.

Por outro lado, modelos acima de 300 cc seriam desproporcionais para o uso urbano cotidiano e economicamente desfavoráveis. Assim, o intervalo entre 150 e 300 cc foi escolhido por representar o padrão utilizado por diversos órgãos de fiscalização e por abranger modelos amplamente disponíveis no mercado, garantindo tanto o desempenho necessário quanto a competitividade entre os fornecedores.

É importante destacar que a adoção de uma faixa técnica não compromete o caráter competitivo da licitação. Cada licitante é livre para apresentar o modelo que melhor se adequa às exigências, sempre dentro do intervalo permitido, e o julgamento pelo menor preço global assegura a economicidade da contratação. Portanto, a especificação não caracteriza duplicidade de produtos, mas sim o estabelecimento de limites técnicos compatíveis com a finalidade pública a ser atendida.

- I. Motos até 150cc podem não suportar certas rotas de operação;
- II. Motos acima de 250cc podem ser necessárias para atividades de fiscalização em áreas íngremes;
- III. O intervalo permite maior competitividade e evita direcionamento a marcas específicas.

Como o julgamento é global, não há prejuízo na escolha.

Questionamento 22 – Qual a justificativa para a execução ser por empreitada por preço unitário?

O impugnante questiona a execução por empreitada por preço unitário

Resposta técnica

A expressão “empreitada por preço unitário” não implica que o objeto seja obra ou serviço típico de engenharia, nem restringe a execução a contratos de empreitada tradicional. No âmbito das empresas estatais regidas pela Lei nº 13.303/2016, o termo é utilizado de maneira mais ampla para indicar o regime contratual em que a remuneração se dá com base no valor unitário previamente estabelecido para cada item ou serviço, aplicando-se ao fornecimento de bens e à prestação de serviços contínuos, inclusive locação de veículos.

No caso em questão, embora a contratação tenha julgamento pelo menor preço global, a execução propriamente dita ocorre com quantidades mensuráveis e valores unitários identificáveis para cada tipo de veículo locado. Essa estrutura é comum em contratos de locação, pois cada item possui um preço por unidade/mês, ainda que o pagamento ocorra de forma consolidada.

Assim, a referência ao regime de “empreitada por preço unitário” cumpre apenas a função de enquadrar o modelo de medição e pagamento, que se baseará no valor unitário de cada item contratado. Não há qualquer incompatibilidade entre esse regime e a natureza do objeto, tampouco prejuízo à compreensão dos licitantes ou à formulação das propostas.

Portanto, trata-se de terminologia administrativa adequada, amplamente utilizada em contratos de locação de frota, sem implicar erro material ou inadequação jurídica, apenas descrevendo o modo como os preços unitários compõem o valor total contratado.

Questionamento 23 – O que é “Proposta Detalhe”?

O impugnante questiona o que seria a proposta detalhe

Resposta técnica

A expressão “Proposta Detalhe” corresponde à proposta comercial apresentada pela licitante vencedora, contendo o detalhamento dos valores unitários, endereço operacional disponibilizado para execução do contrato e demais informações exigidas pelo edital e pelo Termo de Referência.

Trata-se do documento que complementa a proposta inserida no sistema eletrônico durante a fase competitiva, trazendo as especificações finais que serão vinculadas ao contrato após a adjudicação. Esse documento é comum em licitações cujo objeto envolve prestação contínua de serviços, pois permite que a Administração confirme, de forma formalizada, o endereço de base operacional da empresa, o detalhamento dos custos e a conformidade técnica com as exigências do edital.

Assim, a “Proposta Detalhe” nada mais é do que a versão formal, completa e final da proposta da contratada, apresentada para fins de assinatura e execução contratual, sem criação de obrigações adicionais e sem qualquer prejuízo à competitividade ou ao entendimento dos licitantes.

Questionamento 24 – O que entende esta Administração como “estoque mínimo”, qual o mínimo necessário?

O impugnante questiona o que seria estoque mínimo e qual o mínimo necessário

Resposta técnica

A referência a “estoque mínimo” não significa a definição de uma lista rígida ou de quantidades predeterminadas de peças. O termo indica apenas que a contratada deve manter à sua disposição, de forma preventiva, os materiais e componentes normalmente necessários para garantir a pronta execução do contrato, especialmente no que diz respeito à manutenção corretiva e substituição rápida de itens sujeitos a desgaste natural.

Trata-se de uma exigência compatível com o objeto e com a natureza da locação de veículos, pois o adequado funcionamento da frota depende de peças básicas de reposição — como lâmpadas, fusíveis, baterias, itens de fixação, componentes de desgaste rápido e pequenos insumos de manutenção. O objetivo é evitar que a indisponibilidade de uma peça simples provoque imobilização prolongada do veículo ou prejudique a continuidade do serviço público.

O edital não define um quantitativo fechado justamente para permitir que cada licitante dimensione esse estoque conforme sua estrutura, sua rede de manutenção e o porte da operação. É uma prática usual em contratos dessa natureza e não impõe restrição técnica, apenas assegura a eficiência e a continuidade da execução contratual.

Questionamento 25 – Poderia esta Administração informar de forma clara e objetiva, qual o inciso do art. 143 da RILC é aplicável ao parágrafo 6º da Clausula 7 do Contrato?

O impugnante questiona a forma clara e objetiva

Resposta técnica

O §6º da Cláusula Sétima do contrato trata exclusivamente da fiscalização do cumprimento da cota legal de pessoas com deficiência, prevista na Lei Federal nº 8.213/1991. Essa obrigação não deriva diretamente do art. 143 do Regulamento Interno de Licitações e Contratos da NITTRANS (RILC), o qual elenca deveres gerais da contratada relacionados à execução contratual, manutenção de habilitação, responsabilidade por vícios, alocação de recursos, pagamento de encargos e condutas de boa-fé.

Nenhum dos incisos do art. 143 trata de cotas de PCD, pois o tema é regulado por legislação federal própria, e não pelos regulamentos internos da empresa pública. O art. 143 funciona como um rol de deveres gerais, aplicáveis ao contrato como um todo, mas não possui item específico que corresponda ao conteúdo do §6º.

Assim, a referência feita na alínea “p”, que exige o cumprimento das obrigações do art. 143, não se confunde com o objeto do §6º, que apenas reafirma o dever legal de observar a Lei 8.213/1991, independentemente dos incisos do RILC. Em outras palavras, o §6º decorre da lei federal e não de qualquer inciso específico do art. 143, razão pela qual não há um dispositivo correspondente e a obrigação permanece válida por força da própria legislação superior.

Trata-se, portanto, de obrigações distintas e cumulativas: o art. 143 disciplina deveres gerais da contratada, enquanto o §6º esclarece que a NITTRANS fiscalizará o cumprimento da cota de PCD conforme determina a legislação federal.

Questionamento 26 – Qual a justificativa para que o cadastro no sistema compras.gov seja de 6 itens específicos e o Termo de Referência desmembre estes em 10 itens?

O impugnante questiona a diferença de 6 e 10 entre o TR e o Compras.Gov

Resposta técnica

A diferença entre a quantidade de itens cadastrados no sistema Compras.gov e o desmembramento em 10 itens constantes do Termo de Referência decorre de aspectos operacionais do sistema eletrônico, e não de inconsistência do objeto. No Compras.gov, o agrupamento de itens em um número reduzido de linhas é uma prática comum e aceita, especialmente quando se trata de licitações por menor preço global, nas quais o julgamento ocorre de forma consolidada.

No Termo de Referência, por sua vez, os itens são descritos de forma mais detalhada para proporcionar precisão técnica, garantir transparência quanto às características dos veículos e facilitar a fiscalização futura do contrato. O desmembramento ampliado permite especificar claramente cada categoria de veículo, suas quantidades e particularidades, sem que isso altere o fato de que todos serão contratados de maneira global e indivisível.

Essa distinção entre a estrutura do sistema eletrônico e a organização técnica do TR não compromete a competitividade nem a compreensão do objeto. Trata-se apenas de uma diferença de formatação, já que o Compras.gov possui campos limitados de categorização, enquanto o TR é o documento que consolida a descrição completa do objeto, conforme previsto na Lei Federal nº 13.303/2016.

Assim, não há qualquer prejuízo ao certame: os 10 itens descritos no TR são plenamente compatíveis e correspondentes aos itens agrupados no sistema, e o julgamento por menor preço global garante que todos os veículos sejam avaliados como um único conjunto, preservando a lógica da contratação.

Questionamento 27 – Qual a justificativa técnica para o cadastro dos itens 1 e 2 como um item único no sistema compras.gov.br?

O impugnante questiona a fusão dos itens 1 e 2 sendo ambos iguais

Resposta técnica

No caso específico, embora haja uma diferença operacional entre os veículos do item 1 (que possuem dispositivos especiais) e os veículos do item 2, ambos pertencem à mesma categoria de porte, tipo, combustível e especificação base. A distinção representada pelos dispositivos especiais já consta de maneira clara e detalhada no Termo de Referência, que é o documento responsável por reger tecnicamente a execução contratual.

O agrupamento no Compras.gov não elimina essa diferenciação, pois:

- I. o sistema é apenas a ferramenta de formalização da proposta, não o documento técnico-regulatório;
- II. as especificações completas, inclusive os dispositivos especiais, permanecem obrigatórias e vinculantes por força do TR;

- III. o critério de menor preço global significa que todos os itens serão avaliados como um único conjunto, sem atribuição de valor individualizado de cada subitem.

Essa prática é comum em pregões eletrônicos com julgamento global, garantindo maior funcionalidade do sistema, sem comprometer a clareza do objeto. A diferenciação técnica necessária já está resguardada no TR, enquanto o sistema Compras.gov consolida apenas a estrutura do item para fins de lance e classificação, evitando fragmentação desnecessária e mantendo a coerência com o critério global de avaliação.

Questionamento 28 – A adesivação com imãs conforme a destinação em padrão, estabelecido pela NITTRANS, para os veículos do item 2, é para que os diretores e coordenadores da Nittrans possam tirar a adesivação para uso pessoal?

O impugnante questiona os imãs para cunho pessoal

Resposta técnica

A utilização de adesivação por meio de ímãs nos veículos previstos no Item 2 não possui qualquer relação com uso pessoal por parte de diretores, coordenadores ou qualquer outro agente público da NITTRANS.

Trata-se de padrão institucional estabelecido exclusivamente para fins operacionais, visando:

- I. permitir a rápida identificação visual dos veículos afetos às atividades da NITTRANS;
- II. viabilizar remanejamentos administrativos entre setores, sem necessidade de reinstalação permanente de adesivos;
- III. Operações conjuntas com outros órgãos, especialmente quando a identificação do veículo é requisito de segurança e transparência;

- IV. facilitar a substituição imediata da identificação caso haja mudança de lotação ou de finalidade operacional.

Em nenhum momento a retirada temporária da adesivação é autorizada para uso pessoal ou finalidade privada. O veículo locado permanece, integralmente, vinculado ao serviço público, sendo vedado o desvio de finalidade, nos termos dos princípios da impessoalidade, moralidade e eficiência, conforme previstos na Lei Federal nº 13.303/2016 e no Regulamento Interno de Licitações e Contratos da NITTRANS

Observação

A afirmação de que a NITTRANS teria adotado adesivação magnética para permitir uso particular dos veículos por agentes públicos é falsa, desprovida de base fática ou documental e constitui narrativa que extrapola o direito de impugnar, caracterizando imputação indevida de conduta criminosa a servidores.

Tal imputação indevida, ao atribuir fato criminoso inexistente à Administração e a seus agentes, ultrapassa o limite do direito de impugnar e pode caracterizar:

- Calúnia – Art. 138 do Código Penal (imputação falsa de fato criminoso);
- Art. 337-I do Código Penal: “*impedir, perturbar ou fraudar a realização de qualquer ato de processo licitatório.*”

Registra-se que esse tipo de alegação leviana não será tolerado, podendo ensejar encaminhamento aos órgãos competentes em caso de reincidência ou de tentativa de macular a imagem institucional da NITTRANS.

Niterói 10 de dezembro de 2025

Kevison Rocha dos Santos

Presidente da Comissão de Licitação

Moana da Cunha Porto

Pregoeira