ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DO MUNICÍPIO DE XANXERÊ/SC.

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 0067/2026

PROCESSO LICITATÓRIO Nº 0189/2026

CONTRATAÇÃO Nº 988383-32/2026

HODIERNA TRANSPORTES LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 85.341.196/0001-30, situada na Rua Leduíno Berté, 320, Bairro Nossa Senhora da Salete, Concórdia/SC, neste ato representada pelo socio administrador DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER, brasileiro, inscrito no CPF sob o 357.503.409-53, vem respeitosamente interpor **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL PREGÃO ELETRÔNICO Nº 0067/2026** o qual tem como objeto **CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA MUNICIPIO DE XANXERÊ** o que o faz pelos fatos e fundamentos a seguir expostos:

I- DA TEMPESTIVIDADE

A presente Impugnação é plenamente tempestiva, uma vez que o prazo para protocolar o pedido por qualquer pessoa física ou jurídica é de 5 (cinco) dias úteis contados antes da data fixada para recebimento das propostas e habilitação ou de 2 (dois) dias úteis para empresas licitantes (que é o caso).

Considerando o prazo legal para apresentação da presente impugnação, são as razões ora formuladas plenamente tempestivas, uma vez que o termo final do prazo de impugnação se dá em 05/08/2026 razão pela qual deve conhecer e julgar a presente impugnação;

II- DO OBJETO DA LICITAÇÃO

A presente licitação tem como objeto o Registro de preços para contratação de empresa especializada na prestação de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros no município de Xanxerê/SC, com remuneração por quilômetro efetivamente percorrido, com vistas a garantir a continuidade e a regularidade do serviço essencial, por meio de pregão eletrônico, conforme especificações contidas no Edital e seus anexos.

III- DOS FUNDAMENTOS DE IMPUGNAÇÃO

III.1 – DA AUSÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

O item 5 do edital, ao relacionar os documentos necessários à habilitação, contempla habilitação jurídica, regularidade fiscal, social e trabalhista e qualificação técnica, porém não estabelece requisitos efetivos de qualificação econômico-financeira capazes de demonstrar a aptidão econômica do futuro contratado.

Essa omissão deve ser analisada à luz da natureza e das obrigações financeiras decorrentes do próprio objeto.

A Lei Federal nº 14.133/2021 estabelece, em seu art. 62, que a habilitação constitui fase destinada à verificação do conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto, dividindo-a em habilitação jurídica, técnica, fiscal/social/trabalhista e econômico-financeira.

Mais especificamente, dispõe o art. 69: “A habilitação econômico-financeira visa a demonstrar a aptidão econômica do licitante para cumprir as obrigações decorrentes do futuro contrato”.

A própria legislação determina que essa demonstração seja realizada de forma objetiva, mediante coeficientes e índices econômicos previstos no edital e devidamente justificados no processo licitatório. A finalidade da norma é evidente.

A Administração não pode limitar-se a descobrir, após a adjudicação ou durante a execução, se a empresa vencedora possui estrutura econômica suficiente para suportar as obrigações assumidas.

E a necessidade dessa avaliação é particularmente evidente neste certame.

A contratada deverá mobilizar frota, manter veículos, abastecê-los, contratar e remunerar motoristas, arcar com encargos trabalhistas e previdenciários, seguros, manutenção preventiva e corretiva, equipamentos e demais despesas necessárias à continuidade da operação.

O edital expressamente determina que a execução deverá ocorrer de forma contínua e ininterrupta e atribui à contratada a responsabilidade exclusiva pela disponibilização de todos esses recursos.

Logo, existe evidente necessidade de capital de giro e capacidade financeira para suportar a operação.

Apesar disso, o instrumento convocatório não estabelece instrumento adequado para verificar previamente se o licitante possui condições econômicas mínimas para assumir essas obrigações.

A consequência prática é preocupante: empresas com estruturas financeiras absolutamente distintas são colocadas em situação equivalente na fase de habilitação, ainda que uma delas não possua capacidade econômica compatível com o porte da contratação.

Isso não representa ampliação legítima da competitividade. Representa eliminação de um mecanismo de proteção da própria execução contratual.

A competitividade constitui princípio fundamental das licitações públicas, mas não significa permitir a contratação de empresa cuja capacidade de cumprir o contrato não tenha sido minimamente demonstrada.

O objetivo da licitação não é obter simplesmente o menor número apresentado na plataforma eletrônica. É selecionar proposta vantajosa apresentada por empresa efetivamente apta a executar aquilo que oferece.

Nesse aspecto, existe inclusive contradição interna no próprio edital.

O item 8.1 afirma que os documentos previstos no item 5 são aqueles “necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto da licitação”.

Contudo, se nenhuma análise objetiva da capacidade econômico-financeira é realizada, não é possível concluir que a documentação prevista seja efetivamente suficiente para demonstrar essa capacidade.

III.2 – DA INSUFICIÊNCIA DOS CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICO-OPERACIONAL

O item 5.4.1 exige genericamente a apresentação de atestado que demonstre a execução de serviços “pertinentes e compatíveis” com o objeto. Ocorre que o edital não define objetivamente o que deverá ser considerado compatível.

E essa omissão transforma uma exigência aparentemente técnica em requisito de baixíssima capacidade seletiva.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece, em seu art. 67, II, que a qualificação técnico-operacional pode ser demonstrada mediante certidões ou atestados capazes de evidenciar experiência na execução de serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior.

A expressão “complexidade operacional equivalente” possui importância decisiva para o presente caso.

Não basta que uma empresa tenha executado algum serviço relacionado a transporte. É necessário verificar se a experiência apresentada demonstra capacidade para executar operação cuja dimensão seja razoavelmente comparável àquela que será assumida.

A legislação permite, inclusive, que a Administração estabeleça quantitativos mínimos para as parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto, observado o limite estabelecido pelo art. 67, §2º, da Lei nº 14.133/2021.

No presente certame, entretanto, nada disso foi estabelecido. Não existe parâmetro mínimo de: quilometragem anteriormente executada; número de veículos envolvidos na operação; dimensão de frota gerenciada; volume operacional; ou outro critério objetivo relacionado às parcelas relevantes da contratação.

Em tese, um atestado referente à execução de serviço de transporte de dimensão significativamente inferior poderia ser apresentado e considerado “compatível”, simplesmente porque o instrumento convocatório não oferece parâmetro objetivo suficiente para distingui-lo de uma experiência operacional efetivamente compatível com a contratação.

A Administração fica, então, diante de duas alternativas igualmente problemáticas. Ou aceita experiências de dimensão substancialmente inferior, esvaziando a função da qualificação técnica; ou passa a definir, durante o julgamento, aquilo que entende por “compatível”, introduzindo subjetividade em matéria que deveria estar previamente delimitada pelo instrumento convocatório.

Nenhuma das hipóteses é adequada.

O próprio TCU registra a necessidade de parâmetros objetivos para a análise da comprovação de capacidade técnico-operacional, justamente para que se possa verificar a pertinência e a compatibilidade da experiência apresentada com as características, quantidades e prazos do objeto.

III.3 – DA DESPROPORÇÃO ENTRE A COMPLEXIDADE EXIGIDA NA EXECUÇÃO E A FRAGILIDADE EXIGIDA NA HABILITAÇÃO

A inconsistência do edital torna-se ainda mais evidente quando são comparadas as exigências impostas à futura contratada com aquelas exigidas do licitante para demonstrar previamente sua capacidade.

O Termo de Referência determina que, após a assinatura da Ata e a formalização da contratação, a empresa terá 30 dias para mobilizar a estrutura operacional, incluindo frota, veículo reserva, contratação e treinamento dos motoristas, regularização documental, licenças e organização da operação.

Também estabelece que a empresa deverá apresentar documentação relativa aos sete veículos, respectivos CRLVs, condições de conservação e acessibilidade, relação nominal de motoristas, CNHs categoria D ou superior, cursos especializados e comprovação do vínculo jurídico dos profissionais.

Há, portanto, um evidente paradoxo.

O edital reconhece que a execução exige estrutura operacional significativa, frota, mão de obra especializada, mobilização, manutenção, combustível e capacidade de gestão.

Porém, na fase destinada justamente a selecionar quem possui capacidade para assumir essa estrutura, não exige demonstração objetiva da capacidade econômico-financeira e utiliza critério técnico excessivamente aberto quanto à dimensão da experiência pretérita.

Mais grave: parte significativa das verificações concretas foi deslocada para momento posterior à seleção da empresa. Tal sistemática aumenta desnecessariamente o risco da contratação.

A habilitação existe precisamente para impedir que a Administração descubra depois de encerrada a disputa que o vencedor não possui condições suficientes para executar o contrato.

Não é eficiente selecionar primeiro e testar a capacidade real depois.

III.4 – DA NATUREZA ESSENCIAL E CONTÍNUA DO SERVIÇO E DO RISCO AO INTERESSE PÚBLICO

A deficiência apontada seria relevante em qualquer contratação pública.

No presente caso, entretanto, sua gravidade é potencializada pela natureza do objeto.

O edital expressamente afirma que a contratação busca assegurar a continuidade e regularidade do serviço essencial de transporte coletivo urbano.

O serviço deverá atender a população e, conforme o próprio instrumento convocatório, especialmente estudantes, idosos e pessoas com deficiência que dependem do transporte coletivo para acesso aos serviços públicos.

A Administração reconhece, portanto, que eventual falha da contratada não produzirá apenas consequência patrimonial. Produzirá consequência direta sobre a mobilidade urbana e sobre usuários que dependem diariamente do serviço.

O próprio Termo de Referência determina: “A execução dos serviços deverá ocorrer de forma contínua e ininterrupta durante toda a vigência contratual”.

E atribui à contratada a responsabilidade por veículos, motoristas, equipamentos, manutenção, abastecimento, seguros e demais recursos necessários.

Essa realidade exige maior cautela na seleção do futuro operador. Uma empresa economicamente incapaz de suportar despesas de combustível, folha de pagamento ou manutenção pode interromper a operação.

Da mesma forma, uma empresa sem experiência operacional compatível pode apresentar dificuldades na gestão simultânea de frota, escalas, manutenção, substituição de veículos e continuidade dos itinerários.

Por isso, exigir demonstração proporcional e objetiva de capacidade não significa criar reserva de mercado.

Significa proteger o usuário do serviço público.

III.5 – DA AUSÊNCIA DE DELIMITAÇÃO DA DEMANDA MÍNIMA E DA INDEVIDA TRANSFERÊNCIA DO RISCO OPERACIONAL À CONTRATADA

Outro aspecto do instrumento convocatório que demanda necessária revisão diz respeito à forma como foram distribuídos os riscos decorrentes da variação da demanda durante a execução contratual.

O edital estabelece que a remuneração da futura contratada ocorrerá exclusivamente com base na quilometragem efetivamente percorrida e aferida pela Administração, tendo sido estimada a execução de 73.000 quilômetros, ao valor médio de R$ 19,56 por quilômetro.

Paralelamente, entretanto, impõe à futura contratada a manutenção de uma estrutura operacional mínima permanente, estabelecendo expressamente a disponibilização de 6 (seis) veículos operando simultaneamente nos períodos da manhã e do meio-dia, 4 (quatro) veículos no período da tarde, 1 (um) veículo no período da noite, além de 1 (um) veículo reserva em perfeitas condições de uso.

Além da frota, incumbirá exclusivamente à contratada suportar os custos relacionados aos motoristas, manutenção preventiva e corretiva, combustível, seguros, encargos trabalhistas e previdenciários, equipamentos e demais recursos indispensáveis à continuidade da operação. O próprio instrumento determina que a execução ocorra de maneira contínua e ininterrupta.

Ocorre que, embora imponha à contratada uma estrutura mínima apta a permanecer disponível durante toda a execução, o edital simultaneamente estabelece, no item 15.7, que:

“A existência de preços registrados não obriga a Administração a contratar a totalidade do quantitativo estimado, facultando-se a realização das contratações conforme a necessidade, disponibilidade orçamentária e conveniência administrativa […]”.

A sistemática estabelecida revela evidente assimetria na alocação dos riscos da contratação. Isso porque uma parcela expressiva dos custos necessários à operação do transporte coletivo urbano não varia proporcionalmente à quilometragem efetivamente percorrida.

A disponibilização da frota exigida, do veículo reserva e da estrutura necessária à execução, bem como diversos custos relacionados à mão de obra, seguros, administração e disponibilidade operacional, permanecem existentes ainda que a Administração reduza a quilometragem efetivamente demandada.

A situação torna-se ainda mais sensível porque o próprio instrumento convocatório admite alterações nos itinerários, horários, pontos de embarque e desembarque e demais condições operacionais durante a vigência da contratação, sempre que a Administração entender necessárias ao atendimento do interesse público e da demanda dos usuários.

Não se questiona, evidentemente, a prerrogativa administrativa de promover adaptações operacionais no sistema de transporte coletivo diante da evolução da demanda. O que se questiona é a ausência de critérios objetivos capazes de delimitar a extensão dessa variação e seus respectivos efeitos econômicos, sobretudo diante de um modelo de remuneração exclusivamente vinculado à quilometragem efetivamente percorrida.

Em outras palavras, o edital exige que o particular dimensione previamente toda a estrutura necessária para garantir a operação do sistema, mas não lhe fornece segurança suficiente quanto ao volume mínimo de serviço que efetivamente será remunerado.

Tal circunstância possui repercussão direta sobre a formulação da proposta.

Para estabelecer corretamente o preço por quilômetro, cada licitante precisa distribuir os custos fixos e semifixos da operação sobre determinada expectativa de produção quilométrica.

Se a estimativa de 73.000 quilômetros não constitui quantidade minimamente assegurada e pode sofrer redução significativa por decisão da Administração, altera-se diretamente a base econômica sobre a qual o preço unitário é formado.

A título meramente ilustrativo, um determinado montante de custos fixos distribuído sobre 73.000 quilômetros produz determinado custo unitário; se a quilometragem efetivamente contratada for substancialmente inferior, esses mesmos custos serão distribuídos sobre uma base menor, elevando o custo real por quilômetro suportado pela contratada.

Portanto, não se trata de mera variação ordinária inerente à execução contratual, mas de circunstância que pode afetar a própria exequibilidade econômica das propostas.

A deficiência é especialmente relevante porque o item 4.3 do próprio edital determina que os valores ofertados devem contemplar todos os custos operacionais, encargos previdenciários, trabalhistas, tributários, comerciais e quaisquer outros que incidam direta ou indiretamente na execução do objeto, enquanto o item 4.4 atribui ao

licitante responsabilidade pelos preços ofertados, vedando posterior pretensão de alteração sob alegação de erro ou omissão.

Surge, portanto, evidente contradição. De um lado, exige-se do particular que apresente preço suficiente para absorver integralmente os custos da operação.

De outro, o próprio edital não fornece segurança suficiente quanto à base quantitativa sobre a qual parcela relevante desses custos deverá ser diluída.

Não é juridicamente razoável transferir ao licitante o dever de precificar corretamente uma operação cuja variável essencial para composição do preço unitário permanece sujeita a redução sem delimitação objetiva suficientemente clara.

Essa incerteza também produz potencial prejuízo à própria competitividade e à isonomia.

Licitantes poderão formular suas propostas a partir de premissas distintas: alguns considerando a execução integral dos 73.000 quilômetros estimados; outros incorporando margem de segurança para eventual redução da quilometragem; outros, ainda, assumindo integralmente o risco de redução para apresentar preço mais agressivo.

Nesse cenário, a disputa deixa de comparar propostas construídas sobre uma mesma premissa econômica e passa a comparar diferentes percepções e assunções de risco, circunstância incompatível com a necessária objetividade da licitação.

Mais preocupante ainda é o risco de que a empresa vencedora apresente preço calculado com base na execução integral da quilometragem estimada e, diante de posterior redução substancial do volume efetivamente demandado, não consiga suportar a estrutura mínima que o próprio Município exige que permaneça disponível.

O resultado potencial é justamente aquele que a licitação deveria evitar: dificuldades financeiras da contratada, deterioração da qualidade operacional e, no limite, comprometimento da continuidade do serviço público essencial.

IV – DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, requer-se:

a) o recebimento e conhecimento da presente impugnação, por ser própria e tempestiva;

b) no mérito, seu integral acolhimento, reconhecendo-se a necessidade de adequação das regras de habilitação previstas no Edital de Pregão Eletrônico nº 0067/2026;

c) a revisão do instrumento convocatório para inclusão de critérios objetivos e proporcionais de qualificação econômico-financeira, devidamente justificados no processo administrativo, capazes de demonstrar a aptidão econômica do licitante para cumprir as obrigações decorrentes do futuro contrato, em observância ao art. 69 da Lei Federal nº 14.133/2021;

d) a revisão do item 5.4.1, estabelecendo-se parâmetros objetivos e proporcionais para demonstração da capacidade técnico-operacional, relacionados às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto, de modo a assegurar que os atestados apresentados demonstrem experiência efetivamente compatível com a dimensão e complexidade da operação licitada, observados os limites do art. 67 da Lei nº 14.133/2021;

e) que a definição desses parâmetros seja precedida da correspondente justificativa técnica no processo licitatório, evitando tanto exigências excessivamente restritivas quanto critérios genéricos incapazes de demonstrar efetiva aptidão;

f) que, reconhecida a necessidade de alteração das condições de habilitação, seja promovida a retificação e republicação do edital, com reabertura do prazo pertinente e redesignação da sessão pública, garantindo-se publicidade, isonomia e efetiva possibilidade de participação dos interessados segundo as novas regras;

g) requer-se a retificação do Edital e do Termo de Referência, a fim de que sejam estabelecidos critérios objetivos para delimitação da variação da demanda e da quilometragem efetivamente contratada, compatibilizando-os com a obrigação de manutenção da estrutura operacional mínima exigida da contratada e com a forma de remuneração por quilômetro efetivamente percorrido

h) subsidiariamente, caso a Administração entenda pela manutenção integral das disposições atualmente existentes, requer-se que a decisão seja expressamente motivada, demonstrando tecnicamente por quais razões entende desnecessária a aferição objetiva da capacidade econômico-financeira e suficientes os atuais critérios genéricos de qualificação técnico-operacional, especialmente diante da essencialidade, continuidade, dimensão e estrutura financeira exigidas para execução do serviço;

Nestes termos,

Pede deferimento.

Xanxerê/SC, 04 de agosto de 2026.

DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER:35750340953

Assinado de forma digital por DAGNOR ROBERTO SCHNEIDER:35750340953
Dados: 2026.08.04 11:28:54 -03'00'

HODIERNA TRANSPORTES LTDA