

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR FÁBIO RENATO DE OLIVEIRA SUPERINTENDENTE
DO DEPARTAMENTO DE ÁGUA E ESGOTO DE AMERICANA**

PROCESSO N.º 351/2026

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 23/26

OBJETO: REGISTRO DE PREÇOS visando a futura e eventual contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de locação de caminhões combinados com tecnologia HIDROJATO E VÁCUO, AUTO VACUO (LIMPA FOSSA), SOPRADOR LOBULAR ROOTS HIDROJATO, ABASTECIMENTO (PIPA) E BASCULANTE, com equipamentos, materiais e mão de obra especializada, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas no Termo de Referência, Anexo III deste edital.

BMT NACIONAL DE SERVIÇOS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 41.263.082/0001-44, com sede à Rua Francisco Manoel da Silva, nº 265 – Jd Batagin, Santa Bárbara d'Oeste/SP, por seu representante legal, vem, respeitosamente, perante Vossa Senhoria, com fundamento no art. 164 da Lei Federal nº 14.133/2021, apresentar a presente

IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

em razão de cláusulas e condições que, conforme se demonstrará, possuem potencial de restringir indevidamente a competitividade do certame, reduzir o universo de potenciais participantes, afastar propostas mais vantajosas à Administração e comprometer a busca pela proposta que melhor atenda ao interesse público.

A presente impugnação fundamenta-se na Constituição Federal, na Lei Federal nº 14.133/2021, na jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União – TCU e do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo – TCE-SP, bem como nos princípios da competitividade, isonomia, razoabilidade, proporcionalidade, economicidade, eficiência, planejamento, julgamento objetivo e seleção da proposta mais vantajosa.

I – SÍNTESE DAS IRREGULARIDADES IMPUGNADAS

O edital apresenta, em síntese, quatro situações que merecem revisão:

a) adoção de **lote único** para objeto que, em princípio, comporta divisão em lotes/itens autônomos, sem demonstração suficientemente concreta de que o agrupamento integral seja técnica e economicamente indispensável;

b) estrutura do certame que, ao concentrar todo o objeto em um único lote e não favorecer a participação de empresas individualmente capacitadas para parcelas do objeto, acaba reduzindo o universo competitivo, sendo ainda mais relevante a disciplina referente à participação de consórcios;

c) exigência de atestados de capacidade técnica sem que o edital apresente, de maneira individualizada, os valores correspondentes às parcelas de maior relevância ou valor significativo, impossibilitando verificar se as exigências efetivamente respeitam o limite estabelecido pelo art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021;

d) exigência de que os caminhões empregados na execução contratual possuam **no máximo 5 (cinco) anos de fabricação**, sem demonstração técnica concreta de que a idade cronológica do veículo, isoladamente considerada, seja indispensável à adequada execução do objeto.

Tais disposições devem ser revistas, especialmente porque o processo licitatório não deve ser estruturado para atender somente empresas de maior porte ou aquelas que já disponham, simultaneamente, de todos os recursos necessários para executar a integralidade do objeto.

Ao contrário, deve-se buscar a maior abertura possível do mercado, desde que preservadas a capacidade de execução, a qualidade e a segurança da contratação.

II – DO DEVER DE AMPLIAÇÃO DA COMPETITIVIDADE E DA BUSCA DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA

A Constituição Federal, em seu art. 37, XXI, estabelece a obrigatoriedade da licitação, ressalvados os casos legalmente previstos, assegurando igualdade de condições entre os concorrentes e permitindo apenas exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

A Lei nº 14.133/2021 reforçou esse comando.

O art. 5º estabelece, entre outros, os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, interesse público, planejamento, transparência, eficácia, segregação de funções, motivação, vinculação ao edital, julgamento objetivo, razoabilidade, proporcionalidade, competitividade e economicidade.

Mais importante ainda, o art. 11 da Lei nº 14.133/2021 estabelece como objetivos do processo licitatório:

I – assegurar a seleção da proposta apta a gerar o resultado de contratação mais vantajoso para a Administração;

II – assegurar tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição;

III – evitar contratações com sobrepreço ou com preços manifestamente inexequíveis e superfaturamento.

O próprio TCU destaca que a Lei nº 14.133/2021 busca simultaneamente a contratação mais vantajosa, a justa competição e a prevenção do sobrepreço e superfaturamento.

Portanto, a Administração não deve simplesmente buscar uma empresa que seja capaz de executar o objeto integralmente.

Deve buscar, dentro da legalidade, **o maior universo possível de empresas aptas**, pois o aumento da competição tende a ampliar a disputa de preços e, consequentemente, possibilitar economia de recursos públicos.

Em outras palavras:

quanto maior o universo de empresas efetivamente aptas a participar, maior tende a ser a pressão competitiva sobre os preços.

A restrição injustificada do número de participantes pode, ao contrário, produzir um efeito econômico adverso, pois reduz a disputa e pode resultar em contratação por valores superiores aos que seriam obtidos em ambiente efetivamente competitivo.

III – DO LOTE ÚNICO – NECESSIDADE DE PARCELAMENTO DO OBJETO

O principal ponto de inconformidade reside na adoção do **lote único**.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece que o planejamento das compras deve observar o princípio do parcelamento quando este for tecnicamente viável e economicamente vantajoso.

O art. 40, V, “b”, determina que o planejamento de compras considere o princípio do parcelamento, e o § 2º estabelece que, na aplicação desse princípio, devem ser considerados a viabilidade da divisão do objeto, o aproveitamento do mercado e a ampliação da competitividade.

Por outro lado, o § 3º do mesmo artigo estabelece hipóteses em que o parcelamento não deverá ser adotado, como quando a economia de escala, a redução dos custos de gestão ou a maior vantagem na contratação recomendarem a compra do item do mesmo fornecedor, quando o objeto constituir sistema único e integrado ou quando houver risco ao conjunto.

Consequentemente, a opção pelo lote único **não pode decorrer de mera conveniência administrativa ou de justificativa genérica**.

É necessário demonstrar concretamente por que o parcelamento seria tecnicamente inviável ou economicamente desvantajoso.

O TCU possui entendimento consolidado no sentido de que a decisão acerca do parcelamento deve ser devidamente justificada e que, quando técnica e

economicamente viável, a divisão do objeto constitui mecanismo destinado a ampliar a competitividade.

A **Súmula TCU nº 247**, ainda vigente, estabelece:

“É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala...”

A finalidade expressamente reconhecida pelo TCU é permitir a participação de empresas que, embora não tenham capacidade para executar todo o objeto, possam executar parcelas ou unidades autônomas.

O TCU também registra que, diante da opção por não parcelar, cabe ao gestor apresentar nos autos elementos que demonstrem a inviabilidade do parcelamento.

Mais recentemente, o Tribunal voltou a enfrentar a matéria.

No **Acórdão 2301/2025-Plenário**, o TCU destacou que o art. 40, V, “b”, da Lei nº 14.133/2021 determina que o planejamento considere o parcelamento quando tecnicamente viável e economicamente vantajoso, devendo a Administração demonstrar as razões para não adotá-lo.

E, em decisão ainda mais recente, o **TCU, em maio de 2026**, considerou irregular a ausência de parcelamento em licitação estruturada em lote único, ressaltando que a jurisprudência consolidada na Súmula 247 exige o parcelamento quando tecnicamente viável e apto a ampliar a competitividade.

Assim, a manutenção do lote único somente será legítima se houver demonstração concreta de que:

1. o objeto não pode ser dividido tecnicamente;
2. a divisão comprometeria a execução;
3. haveria perda efetiva de economia de escala;
4. a divisão aumentaria os custos administrativos de maneira relevante;
5. ou a contratação conjunta produziria efetivamente maior vantagem econômica.

Não basta afirmar genericamente que o lote único proporciona “economia de escala”.

É necessário demonstrar **quanto seria economizado**, quais custos seriam reduzidos e por que esses ganhos superariam a potencial redução dos preços decorrente da ampliação da concorrência.

O próprio TCU já assentou que os ganhos decorrentes da ampliação da concorrência podem igualar ou até superar os ganhos de escala decorrentes de uma contratação concentrada.

IV – DO LOTE ÚNICO COMO FATOR DE RESTRIÇÃO À PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS DE MENOR E MÉDIO PORTE

A concentração de todas as parcelas em um único lote produz uma consequência objetiva:

a empresa interessada precisa possuir capacidade econômica, operacional, técnica, financeira e logística para atender à integralidade do objeto.

Uma empresa perfeitamente capacitada para executar determinado segmento do objeto, mas que não possua estrutura para atender à totalidade da contratação, fica automaticamente excluída da disputa.

Isso reduz o universo competitivo.

O parcelamento, por outro lado, permite que empresas especializadas em determinadas parcelas participem isoladamente, criando maior número de potenciais fornecedores e ampliando a disputa.

A consequência esperada é especialmente relevante para a Administração Pública:

mais participantes → maior disputa → maior possibilidade de redução dos preços → maior economicidade → menor dispêndio de recursos públicos.

O TCU já reconheceu expressamente que a ausência injustificada do parcelamento pode restringir a competitividade, destacando que empresas menores podem ter capacidade para executar parcelas do objeto mesmo quando não possuem estrutura para executá-lo integralmente.

Não se trata, portanto, de defender o parcelamento simplesmente para beneficiar empresas privadas.

Trata-se de preservar o **interesse público**, pois o objetivo final é criar ambiente concorrencial capaz de proporcionar à Administração a contratação mais vantajosa.

V – DA ECONOMICIDADE E DA PRESERVAÇÃO DO ERÁRIO

A concentração do objeto em lote único pode parecer, à primeira vista, uma solução administrativa simples.

Entretanto, a simplificação da gestão contratual não pode ser utilizada automaticamente para justificar a redução da competição.

A Lei nº 14.133/2021 estabelece expressamente que o processo licitatório deve buscar a contratação mais vantajosa e prevenir sobrepreço e superfaturamento.

A Administração Pública administra recursos que pertencem à coletividade.

Por isso, qualquer cláusula capaz de reduzir significativamente o universo de potenciais participantes deve ser submetida a uma análise de proporcionalidade e economicidade.

A pergunta que deve ser respondida no processo administrativo é:

a economia administrativa decorrente da contratação em lote único é efetivamente maior que a possível economia de preços decorrente da ampliação da competição?

Sem essa demonstração, a opção pelo lote único pode privilegiar a conveniência administrativa em detrimento da economicidade.

A jurisprudência do TCU reconhece que a Administração deve avaliar justamente esse equilíbrio entre economia de escala e ampliação da competitividade.

Dessa forma, requer-se que a Administração apresente, caso pretenda manter o lote único, **estudo técnico e econômico concreto**, demonstrando:

- custos adicionais decorrentes do parcelamento;
- eventual perda de economia de escala;
- custos adicionais de fiscalização;
- eventual risco de incompatibilidade entre contratados;
- eventual ganho econômico do lote único;
- comparação entre os dois modelos;
- justificativa técnica para a impossibilidade ou inconveniência do parcelamento.

VI – DA PARTICIPAÇÃO EM CONSÓRCIO E DA REDUÇÃO DO UNIVERSO COMPETITIVO

Outro aspecto que merece especial atenção diz respeito à participação de empresas em consórcio.

O art. 15 da Lei nº 14.133/2021 estabelece que, **salvo vedação devidamente justificada no processo licitatório, a pessoa jurídica poderá participar de licitação em consórcio**.

Portanto, sob a nova Lei de Licitações, a participação em consórcio recebeu tratamento que privilegia sua admissão, ressalvada a possibilidade de vedação devidamente motivada.

O TCU possui entendimento recente no sentido de que a vedação à participação de consórcios, sem justificativa técnica nos autos que demonstre a incompatibilidade dessa forma de associação com o objeto, afronta o art. 15 da Lei nº 14.133/2021.

Também já decidiu o TCU que o silêncio do edital acerca da participação de consórcios equivale à autorização, enquanto eventual vedação deve estar prevista no instrumento convocatório e devidamente motivada no processo administrativo.

No caso concreto, a conjugação entre:

(i) lote único;

(ii) exigências de capacidade técnica e operacional;

(iii) necessidade de disponibilização de frota com pouca;

(iv) exigências relativas aos veículos;

e (v) eventual restrição ou ausência de adequada disciplina quanto aos consórcios, pode produzir um efeito cumulativo de forte redução do universo competitivo.

Ainda que determinada empresa individualmente não disponha de todos os recursos necessários para assumir a integralidade do contrato, sua associação com outra empresa poderia viabilizar a participação sem comprometer a capacidade de execução.

Assim, se a Administração pretende restringir a participação de consórcios, deve apresentar **justificativa técnica específica**, demonstrando por que a associação empresarial seria incompatível com o objeto.

Não basta invocar genericamente a conveniência de contratar uma única empresa.

A jurisprudência atual do TCU é clara no sentido de que a vedação ao consórcio sem fundamentação técnica configura restrição à competitividade.

VII – DA NECESSIDADE DE INDIVIDUALIZAÇÃO DOS VALORES PARA A EXIGÊNCIA DE ATESTADOS DE CAPACIDADE TÉCNICA

Outro ponto grave está relacionado às exigências de qualificação técnica.

O art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021 dispõe que a exigência de atestados deve ser restrita às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto.

A própria lei estabelece critério objetivo:

consideram-se parcelas de valor significativo aquelas cujo valor individual seja igual ou superior a 4% (quatro por cento) do valor total estimado da contratação.

O Tribunal de Contas do Estado de São Paulo também destaca expressamente esse parâmetro legal de 4%.

Portanto, não é juridicamente adequado exigir atestados indistintamente para qualquer parcela do objeto.

É necessário identificar quais parcelas:

1. possuem maior relevância técnica; ou
2. possuem valor significativo, igual ou superior a 4% do valor total estimado.

No presente edital, entretanto, **não estão apresentados de maneira suficientemente clara e individualizada os valores estimados de cada parcela que fundamentaria a exigência de atestados.**

Essa ausência impede que os licitantes verifiquem objetivamente:

- qual parcela alcança o percentual de 4%;
- qual parcela foi considerada de maior relevância;
- qual o valor individual atribuído a cada parcela;
- qual a correspondência entre o valor da parcela e a exigência de atestado;
- se a exigência está dentro dos limites do art. 67, § 1º;
- e se a exigência de qualificação técnica é proporcional ao efetivo objeto a ser executado.

Não se trata de mera questão formal.

A falta de individualização impede o controle da legalidade da própria exigência de habilitação.

O TCU, em jurisprudência recente, consolidou o entendimento de que é irregular exigir atestados sem demonstração de que os serviços correspondentes constituam parcelas de maior relevância técnica ou valor significativo, em afronta ao art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

Da mesma forma, o TCU tem reiterado que a Administração deve demonstrar fundamentadamente que os parâmetros de qualificação técnica são adequados, necessários, suficientes e pertinentes ao objeto, justamente para evitar restrição indevida à competitividade.

Assim, requer-se a **individualização dos valores estimados de cada parcela do objeto**, com indicação expressa daquelas que atingem ou superam o percentual de 4% previsto no art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

Somente após essa demonstração será possível verificar a efetiva legalidade e proporcionalidade dos atestados exigidos.

VIII – DO LIMITE DE 50% PARA OS QUANTITATIVOS DOS ATESTADOS

O art. 67, § 2º, da Lei nº 14.133/2021 estabelece ainda que, observados os requisitos do caput e do § 1º, é admitida a exigência de atestados com quantidades mínimas de até **50% das parcelas** de maior relevância ou valor significativo.

A jurisprudência do TCU vem reforçando a necessidade de proporcionalidade na exigência de capacidade técnico-operacional.

O Tribunal registra que é irregular estabelecer exigências cumulativas ou desproporcionais que não guardem relação com a dimensão e a complexidade efetiva do objeto, por restringirem a competitividade e prejudicarem a obtenção da proposta mais vantajosa.

Assim, eventual exigência de atestado deve ser calculada a partir das parcelas efetivamente qualificadas como relevantes ou significativas, e não simplesmente sobre o conjunto integral do objeto quando este puder ser dividido.

Esse aspecto reforça ainda mais a necessidade de **parcelamento do objeto**.

IX – DA EXIGÊNCIA DE CAMINHÕES COM NO MÁXIMO 5 ANOS DE FABRICAÇÃO

O edital também estabelece que os caminhões utilizados na execução contratual deverão possuir **no máximo 5 (cinco) anos de fabricação**.

A exigência, da forma como apresentada, merece ser revista.

A idade cronológica do veículo não constitui, por si só, prova absoluta de sua condição mecânica, segurança, confiabilidade ou capacidade operacional.

Um caminhão com mais de cinco anos pode estar perfeitamente conservado, possuir manutenção preventiva rigorosa, revisões periódicas, pneus adequados, sistemas de segurança em perfeito funcionamento e documentação regular.

Da mesma forma, um veículo novo não está necessariamente livre de problemas mecânicos.

Portanto, a utilização exclusiva do ano de fabricação como critério absoluto pode não ser o meio menos restritivo para alcançar o objetivo pretendido pela Administração.

A jurisprudência do TCE (TC 00011729.989.25-10) é pacífica no sentido de que a imposição de um limite de idade para a frota, como os 5 anos exigidos no edital, é uma medida restritiva e desproporcional quando não acompanhada de justificativa técnica robusta. A segurança e a qualidade dos veículos devem ser aferidas por meio de vistorias e laudos que atestem seu real estado de conservação, e não apenas pelo ano de fabricação.

X – JURISPRUDÊNCIA DO TCE-SP SOBRE A EXIGÊNCIA DE IDADE MÁXIMA DA FROTA

O Tribunal de Contas do Estado de São Paulo possui jurisprudência especialmente relevante sobre o assunto.

Em decisão do TCE-SP, foi consignado que a exigência de idade máxima de cinco anos para a frota pode ser considerada **restritiva e desproporcional quando não acompanhada de justificativa técnica robusta**, destacando-se que segurança e qualidade podem ser verificadas por meio de vistoria e laudos que demonstrem o efetivo estado de conservação do veículo, em vez de se considerar exclusivamente o ano de fabricação.

O entendimento é extremamente pertinente ao presente caso.

A Administração pode alcançar o objetivo de assegurar uma frota segura e operacional mediante mecanismos menos restritivos, tais como:

- vistoria periódica;
- laudo de inspeção;
- manutenção preventiva;
- manutenção corretiva;
- comprovação de condições mecânicas;
- inspeção dos sistemas de segurança;
- exigência de pneus em condições adequadas;
- documentação regular;
- comprovação de revisões;
- possibilidade de substituição de veículos que apresentem problemas;
- fiscalização durante a execução contratual.

O TCE-SP já decidiu, inclusive, que a jurisprudência da Corte se consolidou no sentido de excluir regras que impeçam a participação de empresas que possuam veículos, máquinas e equipamentos mais antigos, **desde que estejam em perfeito estado de conservação e aptos à execução dos serviços**.

No mesmo precedente, o Tribunal afastou a justificativa de que a limitação de idade seria suficiente para garantir boas condições de uso, destacando que equipamentos novos também podem estar mal conservados, enquanto equipamentos mais antigos podem estar perfeitamente mantidos.

Em outro julgamento, o TCE-SP registrou que a estipulação de idade máxima de cinco anos para a frota pode ser excessiva, podendo causar impacto injustificado no preço e limitar o número de empresas aptas a participar, sendo possíveis mecanismos alternativos, como a manutenção das condições operacionais e prazo para substituição dos bens.

O mesmo julgado registra que, em contratações semelhantes, já foram considerados parâmetros superiores, inclusive **até 10 anos de fabricação para**

caminhões empregados em serviços de limpeza pública, quando compatíveis com a natureza da contratação.

XI – DA NECESSIDADE DE JUSTIFICATIVA TÉCNICA ESPECÍFICA PARA A LIMITAÇÃO DA FROTA

Não se sustenta, portanto, uma exigência genérica de caminhões com até cinco anos apenas sob a justificativa de “garantir segurança”, “qualidade” ou “reduzir manutenção”.

A Administração deve demonstrar:

1. por que cinco anos é o limite adequado;
2. quais estudos técnicos fundamentaram esse número;
3. quais riscos concretos surgiriam com veículos de seis, sete, oito ou dez anos;
4. por que tais riscos não podem ser controlados mediante vistoria;
5. por que a manutenção preventiva não seria suficiente;
6. qual impacto da exigência sobre o número de fornecedores disponíveis;
7. qual impacto da exigência sobre o preço da contratação;
8. por que cinco anos é proporcional à natureza específica do serviço.

O TCU também possui entendimento no sentido de que cláusulas potencialmente restritivas à competitividade devem estar adequadamente fundamentadas em estudos prévios que demonstrem sua necessidade técnica ou econômica.

Portanto, se não houver estudo técnico específico que justifique o limite de cinco anos, a exigência deve ser excluída ou substituída por critérios objetivos relacionados ao efetivo estado de conservação e segurança dos veículos.

XII – DA POSSIBILIDADE DE A EXIGÊNCIA DE IDADE DA FROTA PRODUIR EFEITO CONTRÁRIO À ECONOMICIDADE

Há ainda relevante aspecto econômico.

A exigência de veículos com no máximo cinco anos tende a elevar o custo de entrada dos participantes.

Empresas que possuem caminhões mais antigos, porém em perfeito estado de conservação, são obrigadas a:

- adquirir veículos novos;
- locar veículos;
- financiar equipamentos;
- ou simplesmente deixar de participar do certame.

Esse custo adicional inevitavelmente será incorporado às propostas comerciais.

Consequentemente, uma exigência criada com a finalidade de supostamente assegurar maior qualidade pode acabar produzindo **propostas mais caras para a Administração**.

A restrição pode ainda diminuir o número de empresas interessadas, reduzindo a disputa.

Portanto, sob a ótica da economicidade, é necessário questionar se o benefício esperado pela exigência de idade realmente supera o custo econômico que ela impõe ao mercado fornecedor.

XIII – DA APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE

A Administração deve escolher meios adequados e necessários para atingir a finalidade pública.

Se existem mecanismos menos restritivos capazes de garantir a adequada execução do contrato, não se mostra razoável escolher uma exigência que exclua empresas potencialmente aptas.

No caso dos caminhões, a finalidade legítima é garantir que os veículos sejam:

- seguros;
- adequados;
- operacionais;
- regularmente mantidos;
- compatíveis com o serviço.

O ano de fabricação é apenas um indicador indireto.

Não é, necessariamente, o melhor indicador da condição real do veículo.

Assim, mostra-se mais proporcional exigir **condições mínimas objetivas de conservação e segurança**, mediante inspeção e fiscalização, do que simplesmente excluir veículos com base em uma idade cronológica fixa.

XIV – DA NECESSIDADE DE REVISÃO DO EDITAL

As questões apresentadas demonstram a necessidade de revisão do Estudo Técnico Preliminar e dos documentos que fundamentaram a contratação.

A decisão sobre:

- lote único;

- parcelamento;
- participação de consórcios;
- exigência de atestados;
- valores individualizados das parcelas;
- idade máxima dos veículos;

deve decorrer de planejamento adequado e de análise de mercado.

O TCU tem reiterado que justificativas relativas à viabilidade técnica e econômica devem estar inseridas nos documentos de planejamento, especialmente no Estudo Técnico Preliminar, quando utilizadas para fundamentar opções relevantes da contratação.

Não é suficiente que a Administração apresente justificativas genéricas após a impugnação.

As razões determinantes devem estar devidamente documentadas no processo administrativo.

XV – DO INTERESSE PÚBLICO NA AMPLIAÇÃO DO UNIVERSO DE PARTICIPANTES

É importante destacar que a presente impugnação não pretende favorecer determinada empresa, marca, modelo ou grupo econômico.

Busca-se exatamente o contrário.

Pretende-se que o edital seja estruturado de modo a permitir a participação do **maior número possível de empresas tecnicamente aptas**, preservando-se simultaneamente:

- a qualidade;
- a segurança;
- a capacidade de execução;
- a fiscalização;
- a economicidade;
- a isonomia;
- e o interesse público.

A ampliação da competição não constitui benefício particular.

É instrumento de proteção do erário.

Quanto maior a quantidade de fornecedores aptos a disputar, maior a possibilidade de obtenção de condições comerciais favoráveis.

A própria jurisprudência do TCU reconhece que a ampliação da concorrência pode produzir ganhos econômicos capazes de igualar ou superar eventuais economias de escala decorrentes da contratação concentrada.

XVI - DA INDEVIDA EXIGÊNCIA DE REGISTRO DA LICITANTE JUNTO AO CREA – RESTRIÇÃO À COMPETITIVIDADE

Conforme se verifica do item 1.1 do Termo de Referência, o objeto da presente contratação não se caracteriza como obra ou serviço de engenharia, tampouco compreende atividade privativa ou sujeita à fiscalização do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA. Assim, a exigência de registro da empresa junto ao CREA como condição de habilitação técnica mostra-se desprovida de pertinência com o objeto efetivamente licitado, especialmente porque os serviços descritos no Termo de Referência não constituem serviços de engenharia ou atividade que, por sua natureza, imponha obrigatoriamente a inscrição da empresa naquela entidade profissional.

A Lei Federal nº 14.133/2021, em seu art. 67, inciso V, estabelece que poderá ser exigido “registro ou inscrição na entidade profissional competente, quando for o caso”. A expressão legal “entidade profissional competente” evidencia que a exigência deve guardar relação direta com a natureza e as atribuições profissionais inerentes ao objeto contratado, não sendo juridicamente admissível eleger, de forma arbitrária, o CREA como requisito obrigatório quando a atividade licitada não se encontra submetida à sua fiscalização.

Além disso, o art. 9º, inciso I, alínea “a”, da Lei nº 14.133/2021 veda ao agente público admitir, prever ou incluir situações que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo da licitação, bem como aquelas que sejam impertinentes ou irrelevantes para o objeto específico do contrato. Portanto, a exigência de registro perante o CREA, sem demonstração de sua indispensabilidade para a execução do objeto, constitui requisito potencialmente restritivo e incompatível com os princípios da isonomia, razoabilidade, proporcionalidade e competitividade.

A jurisprudência do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo é igualmente firme no sentido de que a exigência de registro em conselho profissional somente se justifica quando houver efetiva pertinência entre a atividade objeto da contratação e as atribuições fiscalizadas pela respectiva entidade. No **TC-016109.989.23-63**, em conjunto com os **TC-012351.989.19-94** e **TC-014870.989.24-15**, o TCE-SP assentou que a exigência de registro em conselho profissional para empresas

prestadoras de serviços de limpeza, copeiragem e portaria, quando inexistente obrigatoriedade legal de inscrição, é desprovida de amparo e configura **restrição indevida à ampla concorrência**, em afronta aos princípios da isonomia e da competitividade.

No mesmo sentido, merece destaque o entendimento do TCE-SP no **TC-9872.989.15-7**, no qual foi considerada restritiva a exigência de registro da licitante em conselho profissional quando tal requisito extrapola os limites legais e reduz indevidamente a competitividade do certame.

Ainda, a própria jurisprudência do TCE-SP demonstra que, quando determinada atividade puder envolver atribuições de diferentes áreas profissionais, não se mostra legítimo restringir a habilitação a uma única entidade de classe. O próprio Tribunal de contas reconheceu como restritiva a exigência exclusiva de registro perante determinado conselho, destacando a necessidade de serem consideradas **outras entidades de classe** eventualmente competentes para a atividade. Tal orientação reforça que a Administração não pode eleger o CREA como único órgão habilitador sem demonstrar, tecnicamente, que o objeto é efetivamente submetido à sua fiscalização.

Essa conclusão também encontra respaldo na **Lei Federal nº 6.839/1980**, cujo art. 1º estabelece que o registro de empresas e a anotação dos profissionais legalmente habilitados serão obrigatórios nas entidades fiscalizadoras do exercício das diversas profissões **em razão da atividade básica ou em relação àquela pela qual prestem serviços a terceiros**. Dessa forma, a definição do conselho profissional competente deve decorrer da atividade efetivamente desenvolvida pela empresa, e não de uma exigência genérica estabelecida no edital.

Consequentemente, caso a execução do objeto envolva, eventualmente, atividades submetidas à fiscalização de outro conselho profissional, como o **Conselho Regional de Química – CRQ**, deverá ser admitida a comprovação perante a entidade profissional efetivamente competente para aquela atividade, não podendo o edital impor exclusivamente o registro no CREA sem fundamento técnico e legal. A própria Lei nº 14.133/2021, ao utilizar a expressão “entidade profissional competente” no art. 67, inciso V, impede que a Administração transforme o registro em um conselho específico em requisito de habilitação dissociado da natureza do objeto.

Ressalte-se, ainda, que o próprio TCE-SP possui entendimento de que o registro no CREA deve observar estrita pertinência com o objeto contratado. A **Súmula nº 49 do TCE-SP**, embora trate especificamente do visto do CREA/SP, estabelece que este deve ser exigido apenas do vencedor do certame e como condição para assinatura do contrato, reforçando que exigências relacionadas ao CREA não podem ser utilizadas indiscriminadamente como barreira à participação dos licitantes.

Diante disso, a manutenção da exigência de apresentação de registro da empresa junto ao CREA, considerando a natureza dos serviços descritos no item 1.1 do Termo de Referência, caracteriza requisito **impertinente e potencialmente**

anticompetitivo, capaz de restringir injustificadamente o universo de empresas aptas a participar do certame. Requer-se, portanto, a **retificação do edital para excluir a exigência de registro obrigatório no CREA**, admitindo-se, quando legalmente cabível, o registro ou inscrição perante a **entidade profissional competente para a atividade efetivamente desempenhada**, inclusive CRQ ou outro conselho profissional legalmente responsável pela fiscalização da atividade, mediante comprovação de pertinência com o objeto licitado.

A medida é necessária para assegurar a observância dos princípios da **isonomia, razoabilidade, proporcionalidade, competitividade e seleção da proposta mais vantajosa**, evitando que exigência sem pertinência direta com o objeto impeça a participação de empresas plenamente capazes de executar os serviços contratados.

XVII – DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, requer-se:

1. DO PARCELAMENTO DO OBJETO

Seja revista a estrutura do certame para que o objeto seja **dividido em lotes ou itens**, de acordo com suas parcelas autônomas e características técnicas, permitindo a participação de empresas que possuam capacidade para executar individualmente cada parcela.

Subsidiariamente, caso a Administração entenda pela manutenção do lote único, requer-se que sejam disponibilizados nos autos e/ou no edital os **estudos técnicos e econômicos concretos** que demonstrem:

- a) a inviabilidade técnica do parcelamento;
- b) a efetiva perda de economia de escala;
- c) os custos adicionais decorrentes da divisão;
- d) os ganhos econômicos concretos da contratação em lote único;
- e) a demonstração de que tais ganhos superam a potencial economia decorrente da ampliação da concorrência.

2. DA PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIOS

Seja assegurada a participação de empresas reunidas em consórcio, nos termos do art. 15 da Lei nº 14.133/2021, salvo se houver justificativa técnica concreta e devidamente documentada demonstrando a incompatibilidade do consórcio com o objeto.

Caso exista vedação, requer-se sua revisão, diante do potencial de redução do universo competitivo.

3. DOS ATESTADOS DE CAPACIDADE TÉCNICA

Seja promovida a revisão das exigências de qualificação técnica, com a **individualização dos valores estimados de cada parcela do objeto**, permitindo verificar quais parcelas efetivamente atingem o limite de **4% do valor total estimado da contratação**, conforme art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

Requer-se, ainda, que eventuais quantitativos mínimos exigidos nos atestados observem o limite legal do art. 67, § 2º, e estejam devidamente fundamentados.

4. DA IDADE MÁXIMA DOS CAMINHÕES

Seja excluída a exigência de que os caminhões possuam obrigatoriamente **no máximo 5 anos de fabricação**, por ausência de demonstração suficiente de que tal requisito seja indispensável à execução do objeto e por seu potencial restritivo à competitividade.

Subsidiariamente, caso a Administração entenda necessária alguma limitação, requer-se que seja adotado critério proporcional e tecnicamente fundamentado, acompanhado de mecanismos objetivos de verificação da segurança e conservação dos veículos, tais como:

- vistoria;
- laudo de inspeção;
- comprovação de manutenção;
- condições dos pneus;
- sistemas de freios;
- iluminação;
- equipamentos obrigatórios;
- documentação;
- condições mecânicas;
- e demais requisitos relacionados à efetiva capacidade operacional.

5. DA REPUBLICAÇÃO DO EDITAL

Considerando que as alterações solicitadas possuem potencial de afetar a formulação das propostas e a participação dos interessados, requer-se, após a eventual retificação:

- a) a republicação do edital;
- b) a reabertura integral do prazo legal para apresentação das propostas;
- c) a divulgação das alterações em todos os meios utilizados para publicação do certame.

6. DA SUSPENSÃO DO CERTAME

Até que sejam analisados e solucionados os pontos ora impugnados, requer-se a suspensão da sessão pública agendada para o dia 26/08/2026, evitando-se o prosseguimento de procedimento potencialmente restritivo à competitividade.

XVIII – CONCLUSÃO

A Administração Pública possui o dever de estruturar a licitação de maneira a conciliar eficiência, segurança, qualidade e economicidade.

Entretanto, a busca pela eficiência administrativa não pode resultar na criação de barreiras desnecessárias à participação de empresas potencialmente aptas.

No presente caso, a conjugação do **lote único**, das exigências de qualificação técnica, da disciplina relativa aos **consórcios** e da exigência de **caminhões com no máximo cinco anos** possui potencial para reduzir significativamente o universo competitivo.

A jurisprudência do TCU e do TCE-SP demonstra que:

- o parcelamento deve ser adotado quando técnica e economicamente viável;
- a Administração deve justificar concretamente a opção pelo lote único;
- a ampliação da competição é instrumento de economicidade;
- a vedação de consórcios exige justificativa técnica;
- os atestados devem se limitar às parcelas de maior relevância ou valor significativo;
- parcelas de valor significativo devem atingir, individualmente, o patamar legal de 4%;
- exigências técnicas desproporcionais podem restringir a competitividade;
- e a limitação da idade da frota não pode ser estabelecida sem adequada justificativa técnica.

A **Súmula TCU nº 247**, especificamente, estabelece que, sendo o objeto divisível e não havendo prejuízo ao conjunto ou perda de economia de escala, deve-se admitir a adjudicação por itens, justamente para ampliar a participação de empresas que não tenham capacidade para executar a totalidade do objeto.

Portanto, a revisão do edital não representa mero interesse particular do impugnante.

Representa medida destinada a **proteger o interesse público, ampliar a competição, possibilitar a obtenção de preços mais vantajosos e preservar os recursos públicos**.

Diante disso, requer-se o acolhimento integral da presente impugnação, com a consequente retificação do instrumento convocatório nos pontos acima indicados, especialmente para:

I – dividir o objeto em lotes/itens técnica e economicamente viáveis;

II – ampliar o universo de empresas aptas a participar;

III – admitir consórcios, salvo justificativa técnica concreta para eventual vedação;

IV – adequar as exigências de capacidade técnica ao art. 67, §§ 1º e 2º, da Lei nº 14.133/2021, com individualização dos valores das parcelas;

V – excluir ou revisar a exigência de caminhões com no máximo cinco anos de fabricação;

VI – republicar o edital e reabrir o prazo para apresentação de propostas, caso as alterações afetem a formulação das propostas ou a participação dos interessados.

Nestes termos,

Pede deferimento.



Santa Bárbara d'Oeste, 21 de agosto de 2026

**BMT NACIONAL DE
SERVICOS
LTDA:412630820001
44**

Assinado de forma digital por
BMT NACIONAL DE SERVICOS
LTDA:41263082000144
Dados: 2026.08.21 14:54:26
-03'00'

**IVAN CARLOS STENICO
SÓCIO/GERENTE
BMT NACIONAL DE SERVIÇOS**