

Sete Lagoas, 20 de agosto de 2015

Ao
Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
Diretoria de Administração
Coordenação Geral de Mercado, Qualidade e Compras

Prezado Pregoeiro e Equipe Técnica
Referente ao Pregão Eletrônico para Registro de Preços N°36/2015
Processo Administrativo N° 3034.004722/2015-36

Solicitação de Impugnação

A Iveco Latin America Ltda, inscrita no CNPJ N°01.844.555/0005-06, com sede a *Rodovia MG 238, Km. 73,5, Município de Sete Lagoas, Estado de Minas Gerais, CEP: 35.701-000*, por intermédio de seu representante legal Marluz Renato Cariani, CPF 866.490.786-20, vem respeitosamente perante a Vsas., solicitar a IMPUGNAÇÃO do referido edital com base nas especificações técnicas, ENCARTE C, que tem como objeto o registro de preços para eventual aquisição de veículos acessíveis – PISO BAIXO, de transporte escolar diário de estudantes, com base nos fatos expostos abaixo.

Dos Fatos

A IVECO LATIN AMERICA LTDA tem como seu objeto social a fabricação e comercialização de caminhões e ônibus dentre outras atividades, demonstrando todo seu interesse no bom andamento e lisura jurídica dos atos dessa Administração Pública e tendo tomado conhecimento da abertura da concorrência pública visando à aquisição de 250 (duzentos e cinquenta) ônibus urbano escolar acessível piso baixo, gostaria de pleitear, amparada na Lei 8666/93 que versa no seu art. 3º e respectivos parágrafos onde temos que:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos. (Redação dada pela Lei nº 12.349, de 2010).

§ 1º É vedado aos agentes públicos:

I - admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinja ou frustrem o seu caráter competitivo, inclusive nos casos de sociedades cooperativas, e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato, ressalvado o disposto nos §§ 5º a 12 deste artigo e no art. 3º da Lei no 8.248, de 23 de outubro de 1991; (Redação dada pela Lei nº 12.349, de 2010).

II - estabelecer tratamento diferenciado de natureza comercial, legal, trabalhista, previdenciária ou qualquer outra, entre empresas brasileiras e estrangeiras, inclusive no que se refere a moeda, modalidade e local de pagamentos, mesmo quando envolvidos financiamentos de agências internacionais, ressalvado o disposto no parágrafo seguinte e no art. 3º da Lei no 8.248, de 23 de outubro de 1991.

Ainda amparados na Lei 8666/93, gostaríamos de recordar também o art. 41º que em seu § 1 cita que qualquer cidadão é parte legítima para solicitar esclarecimento e impugnar edital de licitação, devendo a administração julgar e responder à impugnação, sem prejuízo da faculdade prevista no § 1º do art. 113.

Adicionalmente, segundo, Celso Antônio Bandeira de Mello, em sua obra - O conteúdo jurídico do princípio da igualdade, todos os dispositivos da lei de licitações ou regulamentação de um específico processo licitatório devem ser interpretados à luz do princípio da isonomia o qual, não objetiva a proibição completa de qualquer diferenciação entre os candidatos, pois essa irá ocorrer naturalmente com a seleção da proposta mais vantajosa à administração pública, sua verdadeira aplicação é a vedação de qualquer discriminação arbitrária, que gere desvalia de proposta em proveito ou detrimento de alguém, resultado esse de interferências pessoais injustificadas de algum ocupante de cargo público.

Considerando-se a fase preparatória do pregão que contou com as contribuições advindas da Audiência Pública nº 16/2014, realizada para aprimorar as especificações técnicas do produto objeto deste Termo de Referência, da qual participaram, dentre outros representantes, os fornecedores interessados, onde estes apresentaram suas propostas técnicas e soluções tangíveis dentro do prazo estipulado, além da participação de órgãos como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO e o Centro Nacional de Referência em Tecnologia Assistida - CNRTA.

Pleito:

Adequar a especificação técnica de acordo com o previsto na Lei nº 8.666/93 que veda expressamente que as licitações sejam abertas com objeto que contém especificações que levam a um grupo reduzido ou a uma só empresa.

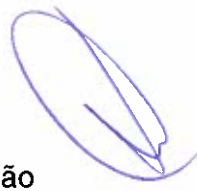
Para tanto, as seguintes alterações técnicas são solicitadas:

O ENCARTE C – CADERNO DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS – do referido edital dispõe:

DE: 3.2.1.2.6 O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar localizado na traseira, inclinado para baixo (15 a 25° em relação ao plano horizontal), com a tubulação em posição horizontal.

PARA: 3.2.1.2.6 O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar localizado na traseira, inclinado para baixo (15 a 25° em relação ao plano horizontal), com a tubulação em posição horizontal ou na lateral esquerda do veículo na região do entre eixos.

JUSTIFICATIVA: Considerando todas as propostas técnicas apresentadas na supracitada audiência pública, a única solução que atende ao item 3.2.1.2.6 em sua íntegra, é a proposta de veículo com motorização na posição traseira. Neste caso, somente um ÚNICO fabricante no Brasil estaria apta a atender a este requisito. Todas as demais propostas, incluindo-se a apresentada pela Iveco Latin America, possuem soluções de veículos com motorização na posição dianteira. Estas últimas em sua totalidade não atenderiam ao item citado em sua configuração atual. Vale destacar que a normativa ABNT NBR 15.570, que define as especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros, em seu item 10.3, solicita que o bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar situado na traseira, com a tubulação em posição vertical ou horizontal. Porém cabe notar que a referida normativa não é mandatória para veículos do tipo escolar. Veículos de aplicação tipo fretamento possuem a saída do sistema de exaustão posicionada na lateral, conforme pleito, não prejudicando os alunos ou ao ambiente, uma vez que todas as normativas de emissões devem ser atendidas, independente do posicionamento do bocal da saída do sistema de exaustão. Desta forma, ao manter-se o item 3.2.1.2.6 como este foi publicado, atenta-se contra os princípios da



legalidade e da competitividade, pois este proíbe TODOS OS DEMAIS INTERESSADOS de outras marcas em participar do Certame e consequentemente impedem que a Administração selecione e contrate a proposta mais vantajosa.

DE: 3.2.1.2.10 O eixo traseiro motriz deve ter diferencial equipado com dispositivo de bloqueio, evidenciado no painel de controles, o comando do dispositivo de bloqueio, quando aplicável.

PARA: (Eliminar o item)

JUSTIFICATIVA: Os dispositivos de bloqueio do diferencial são exclusivos de aplicação rural ou fora de estrada e são de extrema importância em situações de atoleiros ou vias sem pavimentação e com alto nível de transposição de obstáculos. Um veículo tipo piso baixo não é adequado para tipos de aplicações fora de estrada. Considerando-se a aplicação urbana e a configuração do tipo piso baixo, não há necessidade de um dispositivo de bloqueio de diferencial. Ademais, nenhuma solução apresentada na supracitada audiência pública atende a solicitação do item em questão, ou seja, nenhuma das propostas apresentadas pelos possíveis fornecedores estaria apta a atender a referida solicitação.

DE: 3.2.1.4.2 Deve possuir suspensão pneumática nos seus eixos, com sistema de movimentação vertical, que permita o rebaixamento total do veículo, em no mínimo 70 mm, para embarque e desembarque dos estudantes.

PARA: 3.2.1.4.2 Deve possuir suspensão pneumática em pelo menos um de seus eixos, com sistema de movimentação vertical, que permita o rebaixamento do veículo, em no mínimo 70 mm, para embarque e desembarque dos estudantes.

JUSTIFICATIVA: Considerando-se todas as propostas técnicas apresentadas na supracitada audiência pública, a única solução que atende ao item 3.2.1.4.2 em sua íntegra, é a proposta de veículo de um ÚNICO fabricante no Brasil, com motorização traseira. Todas as demais propostas, incluindo-se a apresentada pela Iveco Latin America, estariam alijadas da participação do referido certame.

em

Mesmo cientes de que a NBR15.570 não se aplica a veículos escolares, sabemos que de acordo com a referida norma, os veículos de piso baixo devem possuir suspensão pneumática ou mista, porém a referida normatização em seu item 9.3 já prevê que a acessibilidade proveniente do rebaixamento da suspensão é mandatória pelo menos no eixo onde o piso interno estiver rebaixado, e não em ambos os eixos.

Desta forma, nosso pleito atende a todos os requisitos de acessibilidade mas não se resume a uma solução técnica que beneficiaria apenas a um ÚNICO fabricante.

Todos os atributos solicitados, além de garantir a acessibilidade necessária aos alunos, garantem aos passageiros nível de conforto similar ao oferecido pela ÚNICA fabricante que atenderia a referida solicitação.

Além disso, esta solução é reconhecida por sua durabilidade e facilidade de manutenção e já esta presente em licitações de órgãos como a Aeronáutica, por exemplo.

Suas características construtivas a certificam para atender a todos os requisitos de todas as cidades brasileiras e torna-se imperceptível aos usuários o tipo de suspensão instalada no veículo, além do menor custo de aquisição do produto.

Desta forma, ao manter-se o item 3.2.1.4.2 como este foi publicado, atenta-se contra os princípios da legalidade e da competitividade, pois este alija TODOS OS DEMAIS INTERESSADOS de outras marcas em participar do Certame e consequentemente impedem que a Administração selecione e contrate a proposta mais vantajosa.



Como o objetivo é prover a acessibilidade, sabemos que todos os dispositivos da lei de licitações ou regulamentação de um específico processo licitatório devem ser interpretados à luz do princípio da isonomia o qual, não objetiva a proibição completa de qualquer diferenciação entre os candidatos e suas tecnologias, pois essa irá ocorrer naturalmente com a seleção da proposta mais vantajosa à administração pública.

DE: 3.2.1.7 Raio de Giro - Os valores dos raios de giro devem atender aos limites de manobrabilidade (esterçamento), conforme referenciados na tabela abaixo. Esses valores são relativos a uma curva de 360° (Figura 03).

Manobrabilidade	Raio de giro (mm)
REEP - máximo	8.200
RIEG - máximo	7.700
RIEG - mínimo	4.500
ART - máximo	370

PARA: 3.2.1.7 Raio de Giro - Os valores dos raios de giro devem atender aos limites de manobrabilidade (esterçamento), conforme referenciados na tabela abaixo. Esses valores são relativos a uma curva de 360° (Figura 03).

Manobrabilidade	Raio de giro (mm)
Externo entre paredes (REEP) - máximo	12.500
Externo entre guias (REEG) - máximo	11.500
Interno entre guias (RIEG) - mínimo	1.500
Avanço radial de traseira (ART) - máximo	1.000

JUSTIFICATIVA: Independente da configuração do veículo, seja este do tipo piso baixo ou piso alto, as áreas de atendimento de embarque e desembarque dos estudantes podem ser consideradas semelhantes. A aplicação de veículos tipo piso baixo exige condições mínimas de pavimentação, fato este não mandatório para veículos do tipo piso alto.

Desta forma, as condições de operação de um veículo tipo piso alto são muito mais severas quando comparadas com veículos tipo piso baixo, incluindo-se aí as necessidades de raio de giro em localidades mais precárias e deficientes de pavimentação mínima.

Os valores da tabela pleiteada foram retirados do edital anterior de um veículo tipo piso alto, com comprimento semelhante ao veículo piso baixo ora solicitado.

Considerando-se que o veículo do tipo piso baixo possui um valor dimensional de entre eixo maior que um veículo tipo piso alto, para o atendimento da área mínima de movimentação das cadeiras de roda, este maior valor de entre eixos faz com que os dimensionais de raio de giro sejam consequentemente maiores.

Sendo assim, ao se manter o dimensional de raio de giro aplicável em um veículo piso alto, para um veículo do tipo piso baixo com um valor dimensional de entre eixo maior, este por si só já representa um grande desafio à indústria, pois o mesmo é diretamente proporcional ao dimensional do entre eixos.

Sendo assim, solicitamos a precaução em se manter a tabela pleiteada, uma vez que a mesma já atende as necessidades dos atuais trajetos atendidos por veículos do tipo piso alto considerando-se o mesmo comprimento de veículo.

DE: 3.2.2.2 Comprimento Total - O comprimento total máximo da carroçaria deve ser de 7.000 mm (tolerância: +10%).

Notas:

- O comprimento total é a distância entre 02 (dois) planos verticais perpendiculares ao plano longitudinal médio do mesmo, e que tangenciam a dianteira e a traseira da carroçaria.
- Todos os componentes, inclusive qualquer parte que se projete da dianteira ou traseira (para-choque e etc.), devem estar contidas entre esses 02 (dois) planos, exceto ganchos para conexão de reboque.
- A medida dimensional do balanço traseiro deve ser de, no máximo, 71% da medida dimensional do entre eixos.

PARA: 3.2.2.2 Comprimento Total - O comprimento total máximo da carroçaria deve ser de 7.000 mm (tolerância: +10%).

Notas:

- O comprimento total é a distância entre 02 (dois) planos verticais perpendiculares ao plano longitudinal médio do mesmo, e que tangenciam a dianteira e a traseira da carroçaria.

- Todos os componentes, inclusive qualquer parte que se projete da dianteira ou traseira (para-choque e etc.), devem estar contidas entre esses 02 (dois) planos, exceto ganchos para conexão de reboque.
- A medida dimensional do balanço traseiro deve ser de, no máximo, 71% da medida dimensional do entre eixos, para veículos de motorização dianteira e 62% da medida dimensional do entre eixos, para veículos de motorização traseira.

JUSTIFICATIVA: Dentre as possibilidades apresentadas na Audiência Pública nº 16/2014, temos três configurações propostas pelos fabricantes para atendimento da referida licitação, sendo duas delas contemplam veículos com motorização posicionada na dianteira do veículo. A terceira proposta, contempla veículo com a motorização posicionada na traseira do veículo.

Visando a adequação do edital à resolução 210 do Contran, solicitamos a inclusão da diferenciação do valor máximo do balanço traseiro de acordo com a legislação vigente, que é de aplicação nacional.

DE: 3.2.2.7.1 A altura das saias laterais da carroçaria em relação ao plano de apoio das rodas, medida no centro do entre eixos e na condição de rodagem, deve ser de, no mínimo, 250 mm (**tolerância:±10%**).

PARA: 3.2.2.7.1 A altura das saias laterais da carroçaria em relação ao plano de apoio das rodas, medida no centro do entre eixos e na condição de rodagem, deve ser de, no mínimo, 250 mm (**tolerância:-10%**).

JUSTIFICATIVA: A montagem dos veículos depende da relação entre a dimensão real e os erros geométricos reais dos elementos a serem montados. A folga mínima de montagem ocorre quando cada um dos elementos está na dimensão de máximo material, por exemplo, maior parafuso e menor furo, quando seus erros geométricos ou erros de posição estão no seu máximo. A folga de montagem cresce para o máximo quando as dimensões reais dos elementos de montagem estão mais afastados das suas dimensões de máximo material, por exemplo menor eixo e maior furo, e quando os erros geométricos ou erros de posição são zero. Assim tem-se que, se as dimensões reais de um elemento de montagem não atingirem a dimensão de máximo

material, a tolerância geométrica indicada pode ser aumentada sem comprometer a montagem da outra parte. Isto é chamado "Princípio de Máximo Material". A utilização do princípio de máximo material facilita a fabricação sem prejuízo da intercambiabilidade onde há uma dependência mútua de dimensão e geometria. O princípio de máximo material, quando aplicado a elementos tolerados, permite um acréscimo na tolerância geométrica indicada,

quando o elemento tolerado se desvia de sua condição de máximo material, desde que não ultrapasse a condição virtual. Quando o princípio de máximo material é aplicado a elementos de referências, o eixo de referência ou o plano médio pode variar em relação ao elemento tolerado, se houver um desvio da condição de máximo material do elemento de referência. O valor da variação é igual à dimensão de ajuste do elemento de referência a partir da dimensão de máximo material. O elemento tolerado deve satisfazer as condições, isto é, o elemento não deve ultrapassar a condição virtual, como todas as dimensões efetivas locais e devem ficar entre os afastamentos de retitude das geratrizes do eixo e não devem exceder as tolerâncias quando a dimensão efetiva for expressa. Ao termos uma definição de medida mínima, como no caso da altura de saia, ao inserirmos uma tolerância de "+" ou "- 10%", este valor deixa de ser mínimo e passa a ser absoluto, pois a tolerância define uma faixa de limite superior e inferior. Devido as características construtivas do produto, entende-se que esta altura de 250mm deve ser mínima e não máxima, sendo assim solicitamos a exclusão do termo "+" da referida tolerância.

DE: 3.2.2.11.1 A porta de serviço deve ser posicionada atrás do eixo dianteiro, do lado direito e/ou esquerdo da carroceria, o mais próximo possível deste, com distância máxima de 150 mm até a caixa de rodas dianteira, atendendo os requisitos técnicos e construtivos.

PARA: 3.2.2.11.1 A porta de serviço deve ser posicionada atrás do eixo dianteiro, do lado direito e/ou esquerdo da carroceria, o mais próximo possível deste, com distância máxima de 1100 mm até a caixa de rodas dianteira, atendendo os requisitos técnicos e construtivos.

JUSTIFICATIVA: Devido a todos os requisitos de suporte de suspensão, independente do tipo, existem dimensões mínimas a serem seguidas para respeitar os requisitos técnicos construtivos. Num veículo tipo piso alto, há a possibilidade de que toda a fixação da

suspensão esteja sob a longarina, permitindo configurações de portas com distâncias máximas de 150mm em relação à caixa de rodas. Para veículos do tipo piso baixo, esta possibilidade é inexistente, pois a porta deve estar posicionada na região rebaixada do piso. Sendo assim, dentro dos requisitos técnicos mínimos, solicitamos o pleito ora citado, independente do tipo de suspensão aplicada no veículo, pois o impeditivo construtivo não permite o atendimento do dimensional solicitado.

DE: 3.2.2.12.2 A altura do degrau de acesso externo (plataforma de acesso) deve ser de 280 mm (tolerância: ± 10 mm), em relação ao plano de apoio das rodas, considerando o sistema de movimentação vertical da suspensão, ativado.

PARA: 3.2.2.12.2 A altura do degrau de acesso externo (plataforma de acesso) deve ser de no máximo 381 mm (tolerância: +5% mm), em relação ao plano de apoio das rodas, considerando o sistema de movimentação vertical da suspensão, ativado.

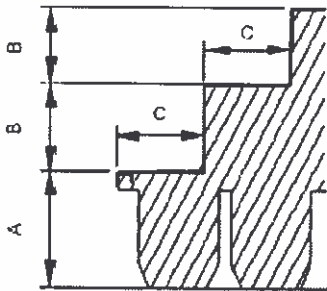
JUSTIFICATIVA: Cientes de que a normativa ABNT NBR15.570 não é mandatória para a aplicação escolar, hoje as dimensões de alturas de primeiro degrau da referida normativa são vigentes para o transporte público de passageiros, e atendem os requisitos de acessibilidade em todo o transporte público coletivo urbano de todo o país.

Desta maneira, solicitamos a adequação dos valores com base na referida normativa existente, uma vez que da maneira como o item está descrito, apenas um ÚNICO fabricante atenderia o dimensional de acordo com as propostas apresentadas na Audiência Pública nº 16/2014.

De acordo com a normativa, temos que a altura do primeiro degrau para demais veículos com suspensão pneumática ou mista, exceto os veículos tipo "Padron", é de 381mm conforme figura abaixo.



ABNT NBR 15570:2011



Legenda:
A – altura em relação ao solo
B – altura do espelho do degrau
C – comprimento do piso do degrau

Figura 5 — Degraus das escadas

Tabela 8 — Dimensões da escada de acesso (piso alto) e do patamar de embarque (piso baixo)

Dimensão	Ônibus com suspensão metálica mm		Ônibus com suspensão mista ou pneumática mm		
	Mínima	Máxima	Mínima	Máxima	
	Todos os veículos	Todos os veículos	Todos os veículos	Padron	Demais veículos
A ^{a b}	-	450	-	370	391
B	120	300	120	275	
C	270	-	300	-	
Tolerância admitida (%)	10		5		
^a Altura relativa ao primeiro degrau das escadas (quando existentes) e do patamar de embarque na área rebaixada dos ônibus de piso baixo.					
^b Desconsidera-se para o caso de veículos destinados ao embarque em plataformas elevadas externas.					

23.5.2 A altura em relação ao solo (dimensão "A") nos ônibus equipados com suspensão mista ou pneumática pode ser alterada com a utilização de sistema de movimentação vertical da suspensão, conforme 9.4 e 9.5.

Desta forma, todas as alterações que sugerimos mantem a generalidade da proposta, sem nenhum tipo de direcionamento e não alija nenhum fabricante da participação no referido certame, além de mantermos o atendimento dos requisitos de acessibilidade de todas as normas existentes para ônibus, independente de a aplicação ser escolar ou urbana.

DE: 3.2.3.4.6 Preso ao teto no sentido longitudinal, posicionado sobre a fileira de poltronas, com comprimento total igual a extensão desta, e medindo 400 mm de largura e 300 mm de altura (tolerância: +5%), medidos a partir da janela e do teto, respectivamente, deve existir um porta mochila, que deve ser confeccionado em módulos de chapas de aço espessura

1,20 mm com espaços vazados para redução de peso e harmonia visual e com tratamento superficial (pintura eletrostática a pó na cor cinza médio ou preta) (Figura 22).

PARA: 3.2.3.4.6 Preso ao teto no sentido longitudinal, posicionado sobre a fileira de poltronas, com comprimento total igual a extensão desta, e medindo 400 mm de largura e 300 mm de altura (tolerância: +5%), medidos a partir da janela e do teto, respectivamente, deve existir um porta mochila, que deve ser confeccionado em módulos de chapas de aço espessura 1,20 mm com espaços vazados para redução de peso e harmonia visual e com tratamento superficial (pintura eletrostática a pó na cor cinza médio ou preta) (Figura 22). Para as poltronas posicionadas na região do piso rebaixado, são permitidas soluções de fixação na lateral e no teto, e a altura do porta mochilas deve ser superior a 1800mm em relação ao piso.

JUSTIFICATIVA: Um porta mochilas posicionado sobre as poltronas na região do piso rebaixado com uma distância de 300mm em relação ao teto não terá utilidade para os estudantes, pois os mesmos não terão acesso ao referido item devido ao mesmo estar posicionado de forma muito alta em relação ao solo. Porém faz-se necessário o dimensional mínimo de 1800mm em relação ao piso para evitar que estudantes de maior estatura colidam no referido porta mochilas.



É com o objetivo de garantir a eficácia e legalidade do certame que a Iveco Latin América, propõe alterações do instrumento convocatório.

Todas as alterações que solicitamos mantem a generalidade da proposta, sem nenhum tipo de direcionamento e não alija nenhum fabricante da participação no referido certame.

O Edital, na forma em que se encontra, frustra o caráter competitivo que dá a razão da existência de um procedimento licitatório, quando existe somente uma possibilidade de atendimento ao mesmo.

Deste modo, para que seja viável a participação concreta no certame de um maior número de interessados, o que evidentemente fará com que o mesmo alcance um maior grau de competitividade, possibilitando uma contratação mais vantajosa para a instituição, é necessário que se altere o critério conforme sugerimos, possibilitando o oferecimento de preços mais vantajosos à administração pública.

Caso não se retifique os itens mencionados, configurar-se-á o impedimento à participação no certame de todas as demais marcas de chassi e carroceria, e consequentemente prejuízo à própria administração porque não realizará a melhor contratação.

Considerando-se os dispositivos legais, princípios constitucionais e entendimentos doutrinários sobre a matéria, não pode haver procedimento seletivo com discriminação entre participantes, ou com cláusulas do instrumento convocatório que afastem eventuais proponentes ou os desnivalem no julgamento, conforme preceitua o art. 3º, § 1º da Lei nº 8.666/93, anteriormente transcrito.

Nesta esteira, merece destaque a Lei de Licitações, que em seu artigo 3º, § 1º, inciso I, prevê expressamente como intolerável a atuação contrária ao interesse público e à competitividade, proibindo peremptoriamente a adoção de condutas dissonantes com os desideratos da Lei.

"Art. 3º - É vedado aos agentes públicos: I - admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou do domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato;"

Adicionalmente, o artigo 7º, inciso I, parágrafo 5º, da Lei 8.666/93 estabelece que "é vedada a realização de licitação cujo objeto inclua bens e serviços sem similaridade ou de marcas, características e especificações exclusivas, salvo nos casos em que for tecnicamente justificável, ou ainda quando o fornecimento de tais materiais e serviços for feito sob o regime de administração contratada, previsto e discriminado no ato convocatório", e isto vem sendo seriamente cobrado e fiscalizado pelo TCU e TCE.

Desta maneira, em matéria licitatória, a disciplina das infrações e sanções administrativas baseadas nos artigos 86, 87 e 88 da Lei 8.666/93 e no artigo 7º da Lei Federal nº 10.520/02, e ainda amparadas em infrações não licitatórias previstas nos artigos 9º, 10, 11 e 12 da Lei nº 8.429/92 (Lei de Improbidade Administrativa), a que estão sujeitos todos os servidores públicos, conforme aludido pelo regime jurídico das penalidades administrativas, e se aproxima do tratamento dado pelo ordenamento jurídico às normas penais. Com efeito, vigoram os seguintes princípios:

- a) Princípio da legalidade, que, neste particular, consagra-se pela máxima de que nenhuma infração pode ser reconhecida e nenhuma sanção pode ser imposta senão em virtude de lei;
- b) Princípio da especificação, que corresponde, em termos genéricos, ao princípio penal da tipicidade, pelo qual a lei deve conter descrição detalhada da conduta tida como infração administrativa para que possa ser legal a imposição de sanção;
- c) Princípio da culpabilidade, que exige o elemento subjetivo da conduta, isto é, a vontade exteriorizada pelo agente de descumprir a norma, por ação ou omissão consciente e reprovável,
- d) Princípio do personalismo da sanção, que significa que, a teor do art. 5º, XLV, da Constituição Federal, nenhuma sanção ou pena pode passar da pessoa do agente que cometeu a infração;

Isto posto, recordamos também o que dispõe o artigo 82 da Lei de Licitações 8.666/93, cuja qual diz que os agentes administrativos que praticarem atos em desacordo com os preceitos desta Lei ou visando frustrar os objetivos da licitação sujeitam-se às sanções previstas nesta Lei e nos regulamentos próprios, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal que seu ato ensejar.

Em suma, mantida a opção atual deste edital, estar-se-á frustrando o princípio da isonomia, uma vez que a exigência formulada restringe drasticamente permitindo apenas uma empresa a estar habilitada ao atendimento, o que em uma última análise não favorece a verdadeira, justa e ampla competição e a economicidade da contratação.

Para ilustrar a importância do Princípio da Isonomia, transcrevemos ensinamento do ilustre Jessé Torres Pereira Júnior ("Licitações de Informática", Renovar, 2000, pág.30):

"(i) O Princípio da Igualdade impõe à Administração elaborar regras claras, que assegurem aos participantes da licitação condições de absoluta equivalência durante a disputa, tanto entre si quanto perante a Administração, intolerável qualquer espécie de favorecimento;"

Ademais, o pedido da Iveco Latin America encontra-se em total harmonia com os ditames da Administração Pública.

De fato, a alteração do presente Edital, nos termos acima expostos, é essencial para viabilizar a participação de todas as demais empresas interessadas em participarem de forma competitiva e em condições de oferecer propostas comerciais vantajosas para a Administração. Desta feita, a licitante requer seja reescrito a especificação dos itens, conforme acima, a fim de que haja efetiva e ampla competitividade na presente licitação.

Confiamos e reiteramos que o processo licitatório não objetiva qualquer diferenciação entre os possíveis fornecedores e suas tecnologias ou configurações, pois essa irá ocorrer naturalmente com a seleção da proposta mais vantajosa à administração pública.

Ao se solicitar todas as alterações propostas, além de garantirmos toda a segurança e acessibilidade necessária aos alunos, atende-se todas as normas aplicáveis e não se causa impedimento de participação de nenhum fornecedor, garantindo assim o princípio da isonomia.

Certos de termos colaborado para o bom andamento do processo e de todos os participantes, subscrevemo-nos;

Atenciosamente

MARLUZ RENATO CARIANI

Marluz Renato Cariani
Gerente de Vendas a Governo
IVECO - RG: 5860692-8

01.844.555/0005-06

IVECO LATIN AMERICA LTDA.

Rod. MG 238, KM 73,5
Zona Rural • CEP: 35701-482

SETE LAGOAS - MG.