

IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA**SESC – ADMINISTRAÇÃO REGIONAL NO ESTADO DE ALAGOAS**

ESTADO DE ALAGOAS

Referência: **PREGÃO Nº AL025/2026**

Ilustríssimo(a) Pregoeiro(a) Oficial do **SESC – ADMINISTRAÇÃO REGIONAL NO ESTADO DE ALAGOAS**

MARCOPOLO S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº [REDACTED] com sede na Rua Irmão Gildo Schiavo, nº 110, Pavilhão 03, Bairro São Cristóvão, Caxias do Sul/RS, endereço no qual recebe notificações e demais comunicações oficiais, doravante denominada **IMPUGNANTE**, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, com fundamento na **Lei Federal nº 14.133/2021**, nas disposições do instrumento convocatório e demais normas aplicáveis à espécie, apresentar a presente

IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA AO EDITAL

em face de disposições constantes do instrumento convocatório que apresentam **vícios, inconsistências e exigências passíveis de comprometer a legalidade do procedimento, a isonomia entre os licitantes, a ampla competitividade e a eficiência da contratação**, princípios essenciais que regem as licitações e contratações públicas.

A presente impugnação objetiva, portanto, demonstrar, mediante os fundamentos fáticos, técnicos e jurídicos a seguir expostos, a necessidade de **revisão e adequação das disposições questionadas**, de modo a assegurar a regularidade do certame, a ampliação da competitividade e, sobretudo, a seleção da proposta efetivamente mais vantajosa para a Administração Pública.

I – DAS CONSIDERAÇÕES INICIAIS DO DIREITO

1.1. A presente **Impugnação Administrativa** é apresentada no exercício regular do direito assegurado pelo **Regulamento de Licitações e Contratos consolidado pela Resolução do Conselho Nacional do Sesc nº 1.593/2024**, cabendo à Administração examinar as disposições questionadas à luz dos princípios da **legalidade, isonomia, impessoalidade, competitividade, razoabilidade e eficiência**.

1.2. A **IMPUGNANTE** identificou no instrumento convocatório **exigências técnicas que demandam revisão**, por apresentarem potencial caráter restritivo à competitividade e possível direcionamento do objeto, conforme será tecnicamente demonstrado nesta manifestação.

1.3. As exigências questionadas, caso mantidas sem justificativa técnica suficiente, poderão **reduzir injustificadamente o universo de potenciais fornecedores**, comprometendo a ampla competição e, conseqüentemente, a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.

1.4. Diante da natureza eminentemente **técnica** das questões suscitadas, requer-se que a presente Impugnação seja submetida também à apreciação do **setor requisitante e/ou da área técnica responsável pela elaboração do Termo de Referência**, para manifestação específica acerca das exigências impugnadas e das respectivas justificativas técnicas.

1.5. Demonstrada a existência de especificação restritiva, desproporcional ou desacompanhada de justificativa técnica adequada, impõe-se a **revisão do instrumento convocatório**, com a correspondente adequação das especificações e, caso necessário, a suspensão do certame e reabertura do prazo, assegurando-se efetiva competitividade, tratamento isonômico entre os interessados e atendimento ao interesse público.

II – DO DIREITO JURÍDICO A IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA

2.1 . Do direito a Impugnação Administrativa

Editais de Licitação

6.1. Quaisquer pedidos de esclarecimentos relativos ao presente Edital e seus Anexos deverão ser devidamente identificados (preferencialmente contendo nome empresarial, CNPJ, telefone, e-mail) e encaminhados à Comissão Permanente de Licitação, para o endereço eletrônico cpl.pregoeiros@sescalagoas.com.br, em até 03 (três) dias úteis antes da data de abertura da Sessão Pública, no horário limite das 16h, excluindo-se da contagem o dia designado para a referida sessão

2.2. A presente IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA é tempestiva e encontra amparo na Legislação Vigente, constituindo instrumento legítimo para o controle da legalidade do edital e a preservação da competitividade e do interesse público.

2.3. Assim, encontram-se presentes os pressupostos jurídicos e formais para o regular conhecimento, processamento e julgamento da presente Impugnação, especialmente quanto às disposições editalícias que serão objeto de questionamento.

III - DA IMPUGNAÇÃO ADMINISTRATIVA – FATOS E FUNDAMENTOS

3.1. Trata-se do edital de licitação, sob critério de “menor preço”, para de 01 (um) ÔNIBUS RODOVIÁRIO EXECUTIVO NOVO, destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para 46 (quarenta e seis) a 50 (cinquenta) lugares, equipado com banheiro e recursos de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, para atendimento aos Projetos e Programas Sociais do Sesc Alagoas, de acordo com as especificações técnicas contidas neste edital e seus anexos.

DO PRIMEIRO APONTAMENTO

1.04 Capacidade: 46 a 50 passageiros sentados, além de 1 (um) assento para o condutor/motorista;

3.11.01 Os assentos devem ser do modelo Executiva reclinável de 150° a 180° (modelo leito-cama), garantindo largura mínima de 1.020 mm para o par de poltronas, com reclinção por pistão e descansa-pés tipo balancin;

3.2. O Termo de Referência estabelece duas exigências que, **quando analisadas conjuntamente, resultam em configuração tecnicamente incompatível com os padrões construtivos dos ônibus rodoviários disponíveis no mercado.**

3.3. O item **1.04** exige capacidade para:

“46 a 50 passageiros sentados, além de 1 (um) assento para o condutor/motorista.”

3.4. Por sua vez, o item **3.11.01** determina:

“Os assentos devem ser do modelo Executiva reclinável de 150° a 180° (modelo leito-cama), garantindo largura mínima de 1.020 mm para o par de poltronas, com reclinção por pistão e descansa-pés tipo balancin.”

3.5. Ocorre que **não existe, na configuração usual da indústria brasileira de ônibus rodoviários, compatibilidade entre a capacidade de 46 a 50 passageiros e a utilização integral de poltronas com configuração leito-cama e reclinção nos parâmetros estabelecidos pelo edital.**

3.5. A razão é essencialmente física e construtiva.

3.6. Poltronas de configuração leito/cama necessitam de **maior espaçamento longitudinal entre as fileiras**, justamente para permitir que o mecanismo de reclinção seja efetivamente utilizado pelo passageiro. Quanto maior a reclinção, maior o espaço necessário entre uma fileira e outra e, consequentemente, **menor o número de fileiras que pode ser instalado no comprimento útil da carroceria.**

3.7. Não é possível simplesmente reduzir esse espaçamento para atingir a capacidade exigida, pois isso impediria o funcionamento adequado da própria reclinção especificada e comprometeria o espaço destinado aos passageiros e à circulação interna.

3.8. A própria regulamentação da ANTT evidencia essa relação ao estabelecer diferentes classes de conforto e respectivos parâmetros de reclinção e espaçamento, distinguindo as configurações **Executiva, Semileito, Leito e Cama**. Na Resolução ANTT nº 6.033/2023, quanto maior o nível de reclinção, maior é o espaço mínimo requerido em relação à poltrona anterior.

3.9. Portanto, **não se trata de opção comercial de determinado fabricante**, mas de limitação dimensional inerente à construção do veículo.

3.10. A inconsistência do Termo de Referência reside exatamente na tentativa de reunir, no mesmo veículo, **duas características próprias de configurações distintas de ônibus rodoviários**:

a) alta capacidade de passageiros, exigindo-se entre 46 e 50 lugares; e **poltronas de elevada reclinção, na configuração denominada pelo próprio edital como “leito-cama”**, que demandam maior espaço individual e, consequentemente, reduzem a capacidade do salão.

3.11. Na prática industrial, veículos destinados ao transporte de maior número de passageiros utilizam configurações de poltronas com **menor reclinção e menor espaçamento longitudinal**, justamente para permitir maior número de fileiras.

3.12. Já os veículos configurados como **Leito ou Cama** adotam maior espaçamento entre as poltronas, reduzindo substancialmente a capacidade total em benefício do conforto individual.

3.13. Dessa forma, **a configuração determinada pelo edital não corresponde a uma solução regularmente disponibilizada pela indústria para ônibus com capacidade de 46 a 50 passageiros**.

3.14. A exigência acaba criando um objeto que, embora possa parecer possível quando suas características são analisadas separadamente, **torna-se tecnicamente incompatível quando todos os requisitos são exigidos simultaneamente**.

3.15. O Termo de Referência deve estabelecer requisitos que possam ser efetivamente atendidos pelo mercado.

3.16. Nesse contexto, **não se mostra razoável manter especificação cuja combinação de requisitos não encontra correspondência técnica na configuração industrial pretendida**.

3.17. Se a necessidade da Contratante é transportar **no mínimo 46 e no máximo 50 passageiros**, deverá ser adotada configuração de poltronas compatível com essa capacidade.

3.18. Não se pretende reduzir o padrão de conforto desejado pela Contratante. Busca-se simplesmente **compatibilizar o nível de reclinção das poltronas com a quantidade de passageiros que o próprio Termo de Referência determina que o veículo transporte**.

3.19. Diante da incompatibilidade demonstrada, mostra-se necessária a **retificação do item 3.11.01 do Termo de Referência**, afastando-se a exigência de poltronas com reclinção de **150° a 180° – modelo leito-cama**, quando mantida a capacidade estabelecida no item 1.04 de **46 a 50 passageiros sentados**.

3.20. A solução tecnicamente coerente consiste em estabelecer **poltronas com grau de reclinção compatível com ônibus rodoviário destinado ao transporte de 46 a 50 passageiros**, preservando-se o conforto pretendido, mas permitindo que fabricantes e encarregadores efetivamente disponham de configuração capaz de atender integralmente ao objeto.

3.21. A manutenção da redação atual coloca os potenciais fornecedores diante de uma **exigência materialmente contraditória**: ou atendem à capacidade mínima de passageiros, ou disponibilizam o espaço necessário para funcionamento integral das poltronas na configuração leito-cama exigida.

3.22. Diante da incompatibilidade técnica demonstrada, **impõe-se a alteração conjunta dos itens 1.04 e 3.11.01**, de forma que a capacidade de passageiros seja compatível com o espaço físico necessário à instalação, funcionamento e reclinção efetiva das poltronas especificadas. Não se mostra tecnicamente admissível manter, simultaneamente, elevada capacidade de passageiros e poltronas com configuração leito-cama, pois são características que demandam arranjos internos distintos.

3.23. Assim, requer-se que a Contratante **defina objetivamente uma das seguintes configurações técnicas para o veículo**:

a) caso pretenda manter poltronas com elevado grau de reclinção, compreendido entre **90° e 180°, na configuração leito-cama**, deverá **reduzir a capacidade do veículo para, no máximo, 22 (vinte e dois) passageiros sentados**, adequando o item 1.04 ao espaço necessário para instalação e efetiva utilização dessa categoria de poltrona; **OU**

b) caso pretenda priorizar maior capacidade de transporte, deverá estabelecer capacidade mínima de **36 (trinta e seis) passageiros sentados**, adotando poltronas com reclinção compreendida entre **90° e 122°**, configuração dimensional compatível com maior número de fileiras no salão de passageiros.

3.24. A alteração pretendida não representa flexibilização indevida da especificação, mas sua **adequação à realidade construtiva da indústria**, pois capacidade de passageiros, dimensões das poltronas, espaçamento entre fileiras e grau de reclinção são elementos tecnicamente interdependentes e devem ser definidos de maneira compatível.

3.25. Manter a exigência de elevada capacidade de passageiros associada à reclinção de até **180°** significa exigir dos fabricantes uma configuração que, nos parâmetros indicados, **não encontra solução industrial compatível**, comprometendo a exequibilidade do objeto e a própria competição.

3.26. Portanto, requer-se a **retificação do Termo de Referência**, para que a Contratante faça uma escolha técnica objetiva entre **maior conforto e menor capacidade**, com até **22 passageiros e reclinção de 90° a 180°**, ou **maior capacidade de transporte**, com no mínimo **36 passageiros e reclinção de 90° a 122°**, eliminando a incompatibilidade atualmente existente entre os itens 1.04 e 3.11.01.

DO SEGUNDO APONTAMENTO

5.1.01 Plataforma elevatória veicular para PCD ou tecnologia de acessibilidade de estágio superior que atenda as normas ABNT aplicáveis;

5.1.02 Área reservada para cadeira de rodas;

3.27. O item **5.1.01** do Termo de Referência estabelece a seguinte exigência:

“Plataforma elevatória veicular para PCD ou tecnologia de acessibilidade de estágio superior que atenda as normas ABNT aplicáveis.”

3.28. Na sequência, o item **5.1.02** exige:

“Área reservada para cadeira de rodas.”

3.29. As especificações merecem revisão, considerando tratar-se de **veículo com características rodoviárias**, cuja solução de acessibilidade deve observar a regulamentação específica aplicável a essa categoria de veículo.

3.30. O próprio **Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO**, ao responder especificamente ao questionamento “*O ônibus rodoviário para transporte coletivo de passageiros deve ter plataforma elevatória veicular?*”, esclarece expressamente:

“Não, uma vez que novos processos de certificação de Plataforma Elevatória Veicular (PEV) para veículos rodoviários foram proibidos [...]”

3.31. A vedação indicada pelo Inmetro decorre da **Portaria Inmetro nº 79/2022**, com efeitos para novos processos de certificação a partir de **1º de abril de 2022**.

3.32. Portanto, a exigência editalícia de **Plataforma Elevatória Veicular – PEV**, para aquisição de veículo rodoviário novo, **não se encontra adequadamente alinhada ao atual regime de certificação aplicável à categoria**, devendo ser corrigida.

3.33. Para veículos rodoviários, existe solução específica de acessibilidade denominada **Dispositivo de Poltrona Móvel – DPM**, destinada justamente a permitir o embarque e desembarque de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

3.34. A **ABNT NBR 15320** define o DPM como equipamento que permite o deslocamento de uma poltrona do salão para o exterior do veículo, possibilitando o embarque e desembarque da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida diretamente na poltrona.

3.35. Em outras palavras, diferentemente da solução baseada na entrada da própria cadeira de rodas no salão de passageiros, **o DPM permite que o usuário seja transferido de sua cadeira de rodas para a poltrona integrante do próprio dispositivo**, realizando-se posteriormente sua elevação e acomodação no interior do veículo.

3.36. Essa característica é particularmente importante para o presente Termo de Referência, porque demonstra a inconsistência existente entre os itens **5.1.01 e 5.1.02**.

3.37. Se adotado o **DPM**, o passageiro realiza a viagem acomodado em poltrona do próprio veículo. Consequentemente, **não se utiliza a cadeira de rodas como assento de transporte no salão**, afastando-se a lógica construtiva que fundamentaria a exigência de área reservada — *box* — para sua permanência durante a viagem.

3.38. A própria sistemática da **ABNT NBR 15320** relaciona a área reservada para acomodação da pessoa em cadeira de rodas às configurações em que são utilizados **PEV ou RAV**, enquanto disciplina separadamente o **DPM**, no qual ocorre a transferência do usuário para a poltrona do veículo.

3.39. Também merece correção, portanto, a exigência constante do item **5.1.02**, relativa à existência de:

“Área reservada para cadeira de rodas.”

3.40. Na configuração de acessibilidade mediante **DPM**, o passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida **não permanece em sua cadeira de rodas durante a viagem**. O embarque é realizado mediante transferência para a poltrona móvel, que passa a ocupar sua posição normal no salão de passageiros.

3.41. Assim, **não há fundamento técnico para exigir simultaneamente DPM e área reservada para permanência da cadeira de rodas no salão**, pois são conceitos associados a soluções distintas de acessibilidade.

3.42. Além disso, a exigência de área reservada interfere diretamente no **layout interno, na distribuição das poltronas e na capacidade de passageiros do veículo**, agravando inclusive a incompatibilidade já demonstrada nos tópicos anteriores desta Impugnação.

3.43. Diante disso, a solução tecnicamente adequada consiste na **retificação dos itens 5.1.01 e 5.1.02**, substituindo-se a exigência de Plataforma Elevatória Veicular – PEV e de área reservada para cadeira de rodas pela adoção do **Dispositivo de Poltrona Móvel – DPM**, observadas as normas técnicas e regulamentares aplicáveis aos veículos rodoviários.

3.44. A alteração não representa qualquer redução das condições de acessibilidade pretendidas pela Contratante. Ao contrário, busca justamente **adequar o instrumento convocatório à solução de acessibilidade tecnicamente aplicável e certificável para veículo rodoviário novo**, preservando integralmente o direito de acesso da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

3.45. Nesse sentido, **requer-se a alteração do item 5.1.01**, para estabelecer expressamente a utilização de **Dispositivo de Poltrona Móvel – DPM**, em conformidade com as normas técnicas aplicáveis, bem como a **supressão do item 5.1.02**, relativo à área reservada para cadeira de rodas, adequando-se o Termo de Referência à configuração de acessibilidade adotada.

DO TERCEIRO APONTAMENTO

3.11.029 O assento do motorista deverá possuir sistema de deslocamento lateral, ser ergonômico, contar com amortecimento hidráulico, e múltiplas regulagens de posicionamento. É necessário incluir sistema de deslocamento lateral e apoio de cabeça regulável;

3.46. A exigência merece adequação especificamente quanto à determinação de que o **apoio de cabeça seja regulável**, uma vez que essa característica não corresponde, necessariamente, ao padrão construtivo adotado nas poltronas destinadas aos postos de condução de ônibus.

3.47. Nas aplicações destinadas a ônibus, as poltronas do motorista são desenvolvidas prioritariamente para assegurar **ergonomia, segurança e conforto durante longos períodos de condução**, dispondo, conforme cada projeto, de mecanismos de regulagem longitudinal e vertical, regulagem do encosto, sistema de suspensão/amortecimento e apoio adequado para cabeça e região cervical.

3.48. O próprio padrão técnico utilizado em especificações de ônibus demonstra essa lógica. Em caderno técnico oficial para ônibus, por exemplo, exige-se que a poltrona seja **hidráulica ou pneumática, anatômica, regulável, estofada e dotada de apoio de cabeça**, sem estabelecer que esse apoio tenha obrigatoriamente mecanismo independente de regulagem.

3.49. Da mesma maneira, especificação técnica oficial para aquisição de ônibus já estabeleceu poltrona do motorista com **mecanismo pneumático, apoio de cabeça, cinto de segurança, regulagens, suspensão e amortecimento hidráulico**, igualmente sem determinar que o apoio de cabeça seja regulável.

3.50. Há, ainda, exemplos atuais da própria indústria brasileira de carrocerias rodoviárias: a Busscar descreve o posto de condução de seus veículos com **poltrona do motorista com amortecimento pneumático, apoio de cabeça e cinto de segurança de três pontos**, sem apresentar a regulagem do apoio de cabeça como característica necessária ao conjunto.

3.51. Não se questiona a necessidade de uma poltrona de motorista de **alto padrão ergonômico e de conforto**. Ao contrário, tais características são indispensáveis em veículo rodoviário destinado a jornadas prolongadas.

3.52. O que se questiona é a transformação de uma característica construtiva específica apoio **de cabeça obrigatoriamente regulável** em requisito eliminatório, quando o mercado disponibiliza poltronas profissionais para ônibus dotadas de **apoio de cabeça integrado/fixo ao encosto**, concebidas ergonomicamente para proporcionar sustentação adequada ao motorista.

3.53. A finalidade administrativa deve estar concentrada no **resultado funcional pretendido**: proporcionar ao condutor posição adequada de trabalho, ergonomia, conforto e segurança. Não se justifica restringir a solução construtiva a um mecanismo específico quando outros projetos industriais alcançam a mesma finalidade.

3.54. A manutenção dessa característica poderá afastar fabricantes e fornecedores cujas poltronas atendem aos padrões de ergonomia e segurança aplicáveis aos ônibus, mas utilizam **apoio de cabeça integrado à própria conformação anatômica do encosto**, produzindo restrição competitiva sem demonstração de benefício técnico proporcional.

3.55. Diante disso, requer-se a **retificação do item 3.11.029**, com a retirada da expressão “**apoio de cabeça regulável**”, mantendo-se a exigência de poltrona do motorista ergonômica, anatômica, dotada das regulagens necessárias ao adequado posicionamento do condutor, sistema de amortecimento e **apoio de cabeça**, sem imposição de mecanismo específico de regulagem deste último.

3.56. Sugere-se, portanto, a seguinte redação:

“O assento do motorista deverá ser anatômico e ergonômico, possuir sistema de deslocamento lateral, sistema de amortecimento hidráulico ou pneumático, múltiplas regulagens de posicionamento e apoio de cabeça, observadas as normas técnicas e de segurança aplicáveis.”

3.57. A alteração preserva **integralmente a segurança, ergonomia e conforto do motorista**, ao mesmo tempo em que permite a participação das diferentes soluções regularmente utilizadas pela indústria de ônibus, promovendo **isonomia, competitividade e ampliação do universo de fornecedores**, sem qualquer prejuízo à qualidade do objeto.

IV – JURISPRUDÊNCIA E DOUTRINA**TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – ACÓRDÃO Nº 1.973/2020 –
PLENÁRIO**

Relator: Ministro-Substituto Weder de Oliveira

Sessão: 29/07/2020

Natureza: Representação

Área: Licitação

Tema: Competitividade

Subtema: Restrição

Indexadores: Justificativa; Especificação técnica.

ENUNCIADO:

“Especificações com potencial de restringir o caráter competitivo da licitação devem ser adequadamente fundamentadas, com base em estudos técnicos que indiquem a sua essencialidade para atender as necessidades do órgão ou da entidade contratante.”

Fonte: Tribunal de Contas da União – Pesquisa Integrada de Jurisprudência, Acórdão nº 1.973/2020-Plenário.

[Consultar Acórdão nº 1.973/2020 no TCU](#)

Essa conclusão é reforçada pela Súmula nº 177 do Tribunal de Contas da União, que estabelece:

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – SÚMULA Nº 177

Sessão: 26/10/1982

Relator: Ministro Octávio Gallotti

Área: Licitação

Tema: Projeto Básico

Subtema: Detalhamento.

ENUNCIADO:

“A definição precisa e suficiente do objeto licitado constitui regra indispensável da competição, até mesmo como pressuposto do postulado de igualdade entre os licitantes [...]”

O enunciado prossegue estabelecendo que o conhecimento das condições básicas da licitação pelos potenciais concorrentes e, nas compras, a quantidade demandada integram as especificações essenciais à adequada definição do objeto.

Fonte: Tribunal de Contas da União – Pesquisa Integrada de Jurisprudência – Súmula TCU nº 177.

[Consultar Súmula nº 177 na base oficial do TCU](#)

V – DO DEVIDO PEDIDO DE DIREITO:

Diante de todo o exposto, considerando os fundamentos fáticos, técnicos e jurídicos apresentados na presente Impugnação Administrativa, bem como em observância aos princípios da legalidade, isonomia, competitividade, razoabilidade, proporcionalidade e busca da proposta mais vantajosa previstos na Lei nº 14.133/2021, requer a **IMPUGNANTE**:

a) o acolhimento da presente Impugnação, reconhecendo-se a incompatibilidade técnica existente entre a capacidade de passageiros exigida no item **1.04** e a configuração das poltronas estabelecida no item **3.11.01**;

b) a retificação dos itens 1.04 e 3.11.01 do Termo de Referência, para que a Contratante adote uma das seguintes configurações tecnicamente exequíveis:

b.1) manutenção de poltronas com reclinção de **90º a 180º**, configuração **leito-cama**, mediante redução da capacidade para **no máximo 22 (vinte e dois) passageiros**; **OU**

b.2) manutenção de capacidade mínima de **36 (trinta e seis) passageiros**, mediante adoção de poltronas com reclinção de **90º a 122º**, compatível com a quantidade de passageiros pretendida;

c) o acolhimento da presente Impugnação, reconhecendo-se a necessidade de adequação das exigências de acessibilidade previstas nos **itens 5.1.01 e 5.1.02** do Termo de Referência às normas aplicáveis aos veículos de características rodoviárias;

c.1) a retificação do item 5.1.01, substituindo-se a exigência de Plataforma Elevatória Veicular – PEV pela previsão de **Dispositivo de Poltrona Móvel – DPM**, devidamente certificado e em conformidade com a regulamentação e as normas técnicas aplicáveis ao veículo ofertado;

c.2) a supressão do item 5.1.02, que exige “área reservada para cadeira de rodas”, considerando que, na solução de acessibilidade mediante DPM, o passageiro realiza o embarque e desembarque por meio da poltrona móvel e permanece acomodado em poltrona própria do veículo durante a viagem, não se justificando a exigência de espaço destinado à permanência da cadeira de rodas no salão de passageiros;

d) o acolhimento da presente Impugnação, reconhecendo-se que a exigência específica de apoio de cabeça regulável, prevista no item 3.11.029, não se mostra necessária para assegurar a ergonomia, segurança e conforto do motorista;

d-1) a retificação do item 3.11.029, com a exclusão da obrigatoriedade de regulagem do apoio de cabeça, admitindo-se poltrona do motorista dotada de apoio de cabeça fixo ou integrado ao encosto, desde que anatômica, ergonômica e adequada à aplicação em ônibus rodoviário;

d-2) que sejam mantidas as demais características destinadas ao conforto e à ergonomia do condutor, admitindo-se as soluções construtivas regularmente disponibilizadas pela indústria, sem imposição de característica específica que possa restringir injustificadamente a participação de fornecedores;

d-3) subsidiariamente, caso a Contratante entenda pela manutenção do apoio de cabeça obrigatoriamente regulável, que apresente a respectiva justificativa técnica, demonstrando sua indispensabilidade e indicando o fundamento normativo que imponha essa característica para poltronas de motoristas de ônibus rodoviários;

e) caso a Contratante entenda pela manutenção das especificações atualmente previstas, que apresente a respectiva **justificativa técnica e estudo de mercado**, indicando fabricantes, modelos e configurações de veículos efetivamente disponíveis e homologáveis que comprovem a possibilidade de atendimento simultâneo às exigências estabelecidas;

f) promovida alteração capaz de interferir na formulação das propostas, seja realizada a **correspondente retificação do instrumento convocatório**, com a reabertura do prazo para apresentação das propostas.

Termos em que se requer o acolhimento da presente Impugnação e a consequente adequação do Termo de Referência à realidade técnica e industrial do objeto pretendido.

Nestes termos, requer o **DEFERIMENTO** da presente Impugnação.

CAXIAS DO SUL - RS., 02 de setembro de 2026.

MARCOPOLO S.A
Sidnei Vargas da Silva