

PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO

BETIM, 08 DE AGOSTO DE 2022

A
PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIÁ-MG
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 27/2012

Prezados Senhores

A DEVA VEÍCULOS LTDA, situada Na Rua Teonilio Niquini,32 Jardim Piemont- Distrito Industrial na Cidade de Betim CNPJ 23.762.552/0003-02 representada pela Consultora de Negócios de Vendas ao Governo Ana Paula Antunes, vem respeitosamente perante Vsas. Impugnar o Processo Licitatório •

Pelos seguintes fundamentos de fato e de direito:

I – DOS FATOS

Ao que se refere: Anexo I – Termo de Referência

Item 1

Tecnologia de emissão de gases EGR

Mediante os fatos mencionados acima do descritivo técnico a priori, é notório que apenas uma Marca/Fornecedor **Volkswagen com o respectivo modelo – Constellation 17.190** atende na integra as exigências editalíssimas em razão do quesito **sistema EGR**, com isso restringe a participação de outras marcas como Agralle, Iveco Mercedes e Volvo, conforme demonstrado abaixo:

- a) Veículos da mesma **categoria** solicitada em edital para atendimento ao **item 1**:

→ Sistema **EGR**

Sobre a diferença entre o sistema EGR e SCR

“Para atender as exigências do Proconve P7 (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, criado pelo conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA) ou Euro V e, assim, garantir redução das emissões de poluentes, diversas inovações foram implementadas nos motores de caminhões. Duas tecnologias foram desenvolvidas para atender os níveis de emissões do P7: EGR (Recirculação de Gases de Exaustão), que reutiliza parte dos gases de exaustão na mistura diesel e ar durante a combustão, para diminuição dos níveis de óxidos de nitrogênio, e a SCR (Redução Catalítica Seletiva), que usa o Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), solução aquosa à base de ureia no sistema de exaustão. **“No Brasil, a maioria dos modelos comercializados utiliza o sistema SCR, que permite a redução de NOx por meio de reação química no catalisador e usa o Arla 32, composição de 32% de uréia e o restante de água desmineralizada”,** afirma Salvador Parisi, consultor técnico da fabricante Tuper, explicando que o motorista deve abastecer em um tanque específico para o produto, que não deve ser misturado com o diesel.” Fonte: <http://versoassessoriaimprensa.com.br/conheca-as-diferencas-da-motorizacao-egr-e-scr-dos-caminhoes/>

Conforme denotado acima essas duas tecnologias tem a mesma função e foram desenvolvidas para atender a normativa Proconve P7 que é garantir a redução das emissões de poluentes. Todos os fabricantes/marcas possui uma dessas tecnologias que é apropriada para cada modelo de veículo.

Com isso podemos afirmar que somente a marca **Volkswagem, modelo Constellation 17.190** é a única no mercado que possui a tecnologia EGR para os caminhões da linha médios (solicitada em edital), e as demais marcas como Mercedes, Ford, Iveco, Agralle e Volvo possui a tecnologia SCR conforme comprovado em tabela abaixo e por meio de ficha técnica em anexo.

Item 4: Caminhão categoria 4x2 para tanque pipa de 9.000 litros

	EDITAL (ESPECIFIC. MINIMA)	VOLKS Constellation 17.190	VOLVO VM 4X2	MERCEDES Atego 1719	IVECO Tector 170e21
CAMINHÃO	4x2	4X2	4X2	4X2	4X2
POTENCIA (CV)	180CV	186cv	270CV	185cv	206CV
Sistema	EGR	EGR	SCR	SCR	SCR

Obs: Caminhões 4x2 com PBT de 16.000 são os únicos que suportam um Pipa de 9.000 litros pelas seguintes razões:

Dados a serem calculados para determinar a carga útil do veículo:

PBT (conforme edital): 16.000 Kg

Capacidade tanque pipa (conforme edital): 9mil/L

Tara (peso do caminhão) considerando o entre-eixo menor: 4.970 Kg

Peso do implemento (conforme consulta com implementador): 1.800 Kg

Peso da capacidade de carga (conforme edital): 9.000Kg

Segue o cálculo:

PBT – Tara do caminhão – peso do implemento vazio=

16.000 Kg – 4.970 Kg – 1.800 Kg = 9.230

9.230 Kg de capacidade de carga útil é a carga máxima suportada no caminhão.

Os veículos e modelos citados acima são todos que concorre de forma igualitária e possui características semelhantes ao que é solicitado ao edital. Sendo assim demais modelos superior ou inferior vai á contra mão do que pede no edital além da disputa de preço que pode ser observada em propostas enviadas para composição de preço

Abaixo imagens que comprovam que somente a **Volkswagen** possui o sistema **EGR**

→ Volkswagen – Única a utilizar sistema EGR, pois utiliza o motor MAN Europeu

VW Constellation 17.190

MOTOR

Fabricante / Modelo	MAN / D08 34 190
Nº de cilindros / Cilindrada (cm³)	4 / 4.580
Potência Líq. Máx. - cv (kw) @ rpm (*)	186 (137) @ 2.400
Torque Líq. Máx. - Nm @ rpm (*)	700 @ 1.100 - 1.600
Sistema de Injeção	Common Rail
Compressor de Ar	Wabco (238 cm³)
Norma de emissões	PROCONVE P-7
Tecnologia de Emissões	EGR

(*) Valores conforme ensaio NBR ISO 1585

TRANSMISSÃO

	MECÂNICA	V-TRONIC
Fabricante / Modelo	EATON / FS 5406-A	ZF / 6AS 1000 TO
Tipo / Acionamento	Manual / à cabo	Automatizada / Eletrônico
Nº de marchas	6 à frente (sincronizadas), 1 à ré	6 à frente (sincronizadas), 1 à ré
Relações 1ª / Última	9,01:1 / 1,00:1	6,75:1 / 0,78:1
Ré	8,63:1	6,06:1
Tração	4 X 2	

EMBREAGEM

Fabricante / Tipo	Sachs / monodisco a seco, revestimento orgânico
Diâmetro do disco (mm)	395

SISTEMA ELÉTRICO

Tensão Nominal	
Bateria (Cab Est / Cab Leito)	2 x
Alternador	Adi ferr

VOLUMES DE ABASTECIMENTO (l)

Combustível / material	
------------------------	--

DIMENSÕES (mm)

Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º)	A
Balanço dianteiro	B
Balanço traseiro	C
Comprimento total	D
Ângulo de entrada	E
Ângulo de saída	F
Altura (cab est / leito teto baixo / leito teto alto)	G
Altura da Plataforma de Carga	H
Dist. mín. entre eixo dianteiro e carroceria (cab est / leito teto baixo / leito teto alto)	I
Largura máxima dianteira (sem retrovisores / com retrovisores)	J

Fonte: <https://man-static-hml.s3.amazonaws.com/ba9f6063-a8da-42fa-b900-53e7f61895df.pdf>

Mercedes – Utiliza a tecnologia Blue Tec 5 SCR

HotSite Atego

Consultoria e venda

- Chat Online
- Formulário de intenção de compra
- Encontre um concessionário
- Financiamento
- Quero receber mais informações

Atego: versatilidade e produtividade nas cidades e nas estradas

A linha de caminhões Atego é composta por caminhões médios e semipesados nas configurações 4x2 e 6x2, com PBT entre 14 e 24 toneladas, desenvolvidos principalmente para aplicações urbanas e rodoviárias de curtas a longas distâncias.

O design da linha evidencia a robustez dos caminhões Atego. O interior da moderna cabina privilegia o espaço e a ergonomia do motorista e dos passageiros, oferecendo uma jornada de trabalho mais confortável.

Os motores são equipados com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, presente em toda a linha de caminhões da Mercedes-Benz, que reduz o nível de emissões de poluentes, atendendo à norma Proconve P7. Além da força do caminhão, o cliente sentirá no bolso os benefícios do BlueTec 5, que proporciona economia de até 6% em combustível. Completam o trem-de-força as transmissões e eixos traseiros originais Mercedes-Benz, que proporcionam a perfeita integração entre os componentes, priorizando alto rendimento mecânico, extrema durabilidade e uma operação econômica. Por trás de tanta robustez o cliente encontra toda a confiabilidade dos agregados Mercedes-Benz.

Para atender as aplicações urbanas e rodoviárias com excelência, a linha de caminhões Atego oferece diversas opções de configuração para adequar o veículo à sua necessidade: são modelos plataforma e cavalo-mecânico, com 4 versões de

Fonte: <https://www.mercedes-benz-trucks.com.br/caminhoes/atego>

Na Fenatran, a Mercedes-Benz apresentou em seu estande a tecnologia BlueTec 5 SCR de redução catalítica seletiva. A partir de 2012, este exclusivo sistema estará presente nos caminhões da Marca fabricados no Brasil.

Em função do reduzido consumo de diesel (a economia varia entre 3% e 8%, em relação ao sistema utilizado pela concorrência), a adoção da tecnologia garante melhor performance e rentabilidade para caminhões e ônibus. O BlueTec 5 SCR diminui também o volume de emissões de Óxidos de Nitrogênio, graças à adição do ARLA 32 (Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo) no escapamento do veículo para pós-tratamento dos gases de escape.

A ação conjunta do SCR e do ARLA 32 irá assegurar a redução de 80% nas emissões de material particulado e de 60% nas emissões de NOx, atendendo à legislação de emissões Conama P7, que valerá a partir de 2012. Com a adoção do BlueTec 5 SCR, são liberados na atmosfera apenas nitrogênio puro e vapor de água, inofensivos à natureza.



26 / 03 / 19

Test drive dos brutos Mercedes-Benz no Circuito Ceasa 2019



Telefone
0800 970 9090



Converse
via chat



Atendimento
por email



Preencha o
cadastro



Encontre um
concessionário



Quero
Comprar

Regras do Blog

Cadastre-se

Concessionários

Contato

Hotsite Accelo

Hotsite Atego

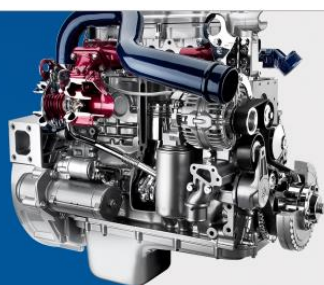
@Mercedes-Benz 2019

Fonte: <https://blogcaminhao.mercedes-benz.com.br/conheca-a-tecnologia-bluetec-5-scr/>

→ Linha Iveco 4x2

MOTORES QUE RONCAM FORTE E FAZEM O SEU DIA RENDER MAIS.

Os motores que compõem a linha Iveco Tector são da série FPT NEF. A potência e a tecnologia fazem deles um grande aliado da sua produtividade. Além de fazer bem para o seu bolso, eles também respeitam o meio ambiente. Todos as versões de motores estão dentro da norma de emissões do Proconve P7/Euro 5.



MOTOR IVECO FPT NEF4 ID

Mais compacto e mais potente. Mais leve e econômico. Permite o aumento da carga útil.

- Diesel, 4 cilindros em linha e injeção direta (Common Rail).
- 206cv – 150kW (2.500rpm).
- Torque 720Nm (1.350 – 2.100rpm).
- 4,5 cilindradas.
- Tecnologia de emissões SCR – Euro V.
- Acompanha o Tector nas versões L50E21 e L70E21.



MOTOR IVECO FPT NEF6 ID

Mais moderno, potente e preparado para as aplicações mais severas. Menor consumo de combustível. Satisfaz os clientes mais exigentes.

- Diesel, 6 cilindros em linha e injeção direta (Common Rail).
- 300cv – 220kW (2.500rpm).
- Torque 1.050Nm (1.250 – 1.900rpm).
- Tecnologia de emissões SCR – Euro V.
- Acompanha o Tector nas versões 240E30, 260E30 e 310E30.

Fonte: <https://www.iveco.com/Brasil/collections/catalogues/Documents/tutti%20prodotti/tector.pdf>

Ainda ressaltamos:

Os principais componentes do sistema SCR são o catalisador SCR, o tanque de ARLA 32, a unidade de injeção do ARLA 32 e a unidade de controle de dosagem. O ARLA 32 é injetado no escapamento, logo depois do motor e antes do catalisador SCR. Aquecido no escapamento, decompõe-se em amônia e CO₂. Quando o NO_x reage com a amônia dentro do catalisador, as moléculas danosas de NO_x no escapamento são convertidas em inofensivas moléculas de nitrogênio e água.

O consumo médio de ARLA 32 é de aproximadamente 5% do consumo de diesel, de maneira que será necessário abastecer muito menos ARLA 32 do que diesel. Serão utilizados cerca de 5 litros de ARLA 32 para cada 100 litros de diesel.

O emprego da tecnologia SCR + ARLA 32 permitirá que, a partir de janeiro de 2012, os veículos diesel atendam aos limites de emissão de poluentes estabelecidos pela Resolução CONAMA N° 403, de 11 de novembro de 2008, que instituiu a fase P-7 do PROCONVE. Até agora os limites de NO_x e de Material Particulado eram 5,0 e 0,1 g/kWh, respectivamente, idênticos ao padrão Euro III praticado na Europa até 2005. Esta nova fase P-7 reduziu esses limites para 2,0 e 0,02 g/kWh, respectivamente, idênticos ao padrão Euro V, praticado na Europa desde 2008.

A referida Resolução do CONAMA também obriga os fabricantes a dotarem os veículos com um sistema de diagnóstico OBD (On Board Diagnosis) que monitora constantemente as emissões do veículo e garante a plena operação do sistema de pós-

Fonte:

<http://www.afeevas.org.br/intranet/arquivos/leis/Esclarecimentos%20sobre%20o%20ARLA%2032.pdf>

Arla é solução mais adotada no mundo

Por funcionar com rotações altas, o **EGR** é menos vantajoso em caminhões. Ao reutilizar gases resfriados, o motor perde desempenho, o óleo lubrificante fica mais exposto à contaminação dos gases, o sistema se mostra bem mais sensível ao diesel de qualidade duvidosa – cena comum no Brasil – e o consumo de combustível é até 4% maior na comparação com os veículos pesados que adotam a tecnologia que usa **Arla**.

O sistema é mais eficiente, também, porque garante maior durabilidade dos componentes, entrega 30% mais desempenho nas retomadas de velocidade e assegura custo operacional por quilômetro rodado até 5% menor. Por isso, a maior parte dos fabricantes de caminhões, independentemente do mercado em que atuam, adotou o **Arla**.

Desde o Proconve P7, em 2012, a Ford Caminhões adotou o **Arla** para adequar seus veículos às novas normas. Não foi diferente com as recentes novidades da linha Cargo Power.

Para não deixar dúvidas a respeito das vantagens obtidas com o **Arla**, a montadora colocou à prova dois veículos 6x2 rivais do **Cargo Power 2431**, um dos novos integrantes da linha. Os caminhões rodaram 280 km por dia durante três dias. Com o tempo total de viagem de 12h37, o

Fonte: <https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/o-que-vale-mais-pena-para-seu-caminhao-egr-ou-usar-arla/>

Diante dos fatos acima é notório que o consumo do sistema arla é 5% ou seja, R\$ 4.500,00 gasto, este que é suprido pela economia de combustível que há em relação ao sistema EGR que gasta 4% a mais que os veículos com sistema SRC por ser necessário fazer a refrigeração do sistema constantemente. E vale ressaltar ainda que o sistema SRC possui maior durabilidade dos componentes ao contrário do sistema EGR.

Ao que se refere: Anexo I – Termo de Referência

6.15 Assistência Técnica na cidade de Ibiá ou na falta até uma distância de 120km da cidade de Ibiá/MG, na ausência as despesas de frete ficarão a cargo da contratada, conforme necessidade do veículo.

Tal cláusula é absolutamente restritiva de competição e representa o que é de pior na licitação, ou seja, o afastamento de empresas interessadas e aptas a prestarem os serviços. Para tanto, mister lembrarmos sobre o que diz a lei 8666/93 sobre o referido tema, verbis:

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.

§ 1º 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, 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;

O edital está fazendo na verdade verdadeira restrição e distinção de domicílio de licitante, em clara violação ao inciso I do artigo 3º da lei 8666/93, impedindo empresas que estão situadas fora do plano piloto de Ibiá de prestarem os serviços objeto do edital em apreço.

E assim, não é crível que aceite-se exigências que privilegiem o domicílio de empresas, configurando quiçá verdadeira discriminação para com aqueles que não estão situados no plano piloto, como se na periferia ou nas cidades-satélites não existissem empresas aptas a prestarem os serviços objeto do presente edital. Com a extensão de de um raio de apenas mais 30 km, a administração poderá encontrar

outras inúmeras empresas em condições de concorrer na presente disputa incluindo uma das maiores e mais importante metrópole mineira “Patos de Minas”

ACÓRDÃO Nº 511/2012 – TCU – Plenário 9.2.2. na licitação que vier a ser realizada em substituição ao contrato atual, corrija as seguintes falhas encontradas no Pregão. Eletrônico nº 256/2011 e explicitadas no relatório e voto que fundamentam este acórdão: i) inadequação da fórmula de preços utilizada; ii) ausência de estimativa prévia de preços para a mão de obra; e iii) **utilização de critério de restrição territorial impróprio;**

Por que não estender a distância de um raio de 150 km, por exemplo, sendo que as despesas de deslocamento durante o período de garantia seria por conta da empresa vencedora? O que aumentaria e muito o número de concorrentes sem gerar nenhum custo ao município.

Caso sejam mantidas as regras, além de muitas empresas estarem sem condições de participação, os fatos poderão ser comunicados ao Ministério Público para que adote as providências necessárias ao restabelecimento da ordem e da lei.

A administração, dentro do possível, deve buscar atender ao interesse público com as mesmas características do setor privado. Ora, o setor privado imporia uma restrição de DISTÂNCIA de sua sede para uma empresa que lhe ofertasse o menor preço? Imaginamos que não. E com base em que isso poderia ser aplicado?

Persistindo a obrigatoriedade, poderá ser propiciada a formação de um “grupo” exclusivo de empresas de um determinado local e apenas elas aptas a participarem de licitações, podendo inclusive, controlar o aumento abusivo de preços e insumos. É o chamado “cartel”, severamente vedado pela Constituição Federal, no artigo 173, § 4º, in literis: “§ 4º - A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros”.

Sendo assim diante de todos os fatos expostos perceptível que somente a Volkswagen atende na íntegra o edital, e que as demais marcas tem sua participação restringida conforme destacado em vermelho. Portanto, vai à contra mão do que menciona O art. 3º da Lei 8.666/93 onde cita os **princípios** constitucionais que devem ter observância nas **Licitações** públicas:

“A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração 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.”

Essa modificação se faz necessário uma vez que perante a Lei 8.666/93. Impactou de forma direta e agravante restringindo a participação de outros fabricantes que outrora atendem na íntegra o TERMO DE REFERÊNCIA.

A recorrente pede para ressaltar que a exigência no item do edital afronta contra o caráter competitivo da licitação no quesito preço e que conforme valor de referência informado todos os modelos/ marcas de veículos na sugestão acima atende, o que torna uma competição justa e mais vantajosa para o município.

Com reconhecido esmero de todos servidores desse órgão licitante, porém, é evidente que a exigência contida no edital representa óbice à participação de muitos concorrentes com propostas vantajosas à Administração, o que atenta contra a exigência legal de preservação do caráter competitivo do procedimento licitatório, positivando no inciso I §1 do art. 3 da Lei de regência, ***in verbis***:

§ 1 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 domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstâncias impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato.

Diante de todo exposto, requer o provimento do presente recurso, para que esse órgão licitante modifique o anexo I, item 1 da licitação ou exclua essas especificações contraditórias do Edital, para que assim, outros fornecedores possam participar, por ser tal medida de mais inteira, lidima e impostergável.

Acrescento ainda que a possibilidade de participação de outras/varias marcas aumenta a competitividade e conseqüentemente o melhor custo benefício para a administração pública (Município).

Diante dos fatos, solicitamos esclarecimentos.

Certo de vossa atenção desde já agradecemos.

Atenciosamente



Ana Paula Antunes
Representante Legal
Deva Veículos Ltda

DEVA VEÍCULOS LTDA
CNPJ: 23.762.552/0003-02
INSC. EST.: 067.718.306-0208
Rua Teonílio Niquini, n.º 32
Bairro Jardim Piemont
CEP 32.669-700 - Betim/MG