



ORIENTAÇÕES PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE TRÂNSITO

- RADARES
- LOMBADAS ELETRÔNICAS





CONSELHEIROS

César Filomeno Fontes — Presidente
Luiz Roberto Herbst — Vice-Presidente
Salomão Ribas Junior — Corregedor-Geral
Wilson Rogério Wan-Dall — Supervisor da Ouvidoria
Herneus De Nadal
Julio Garcia
Adircélio de Moraes Ferreira Junior — Supervisor do Icon

AUDITORES

Sabrina Nunes Iocken — Coordenadora do Corpo de Auditores
Cleber Muniz Gavi
Gerson dos Santos Sicca

MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCE

PROCURADORES

Márcio de Sousa Rosa — Procurador-Geral
Aderson Flores — Procurador-Geral Adjunto
Cibelly Farias
Diogo Ringenberg
Mauro André Flores Pedrozo



ORIENTAÇÕES PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE TRÂNSITO

• RADARES • LOMBADAS ELETRÔNICAS

Catálogo na publicação
Sílvia M. Berté Volpato CRB 14/408

O48o Oliveira, Pedro Jorge Rocha de (Coord.).
Orientações para a contratação de serviços de controladores eletrônicos de trânsito: radares, lombadas eletrônicas / Denise Regina Struecker, João Roberto de Sousa Filho, Marivalda May Michels Steiner, Rodrigo Duarte Silva. Florianópolis : TCE/SC, 2012.

80 p.

1. Administração pública. 2. Licitações e contratos. 3. Controle externo. I. Tribunal de Contas de Santa Catarina. II. Struecker, Denise Regina. III. Souza Filho, João Roberto de. IV. Steiner, Marivalda May Michels. V. Silva, Rodrigo Duarte.

CDDir 341.3527

ORIENTAÇÕES PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONTROLADORES ELETRÔNICOS DE TRÂNSITO

• RADARES • LOMBADAS ELETRÔNICAS



TRIBUNAL
DE CONTAS
DE SANTA
CATARINA

2012

Sumário

■ APRESENTAÇÃO	8
■ 1 INTRODUÇÃO	9
■ 2 LEGISLAÇÃO E NORMAS	11
■ 3 DEFINIÇÕES	13
■ 4 PROJETO BÁSICO.....	14
■ 5 TIPOS DE DISPOSITIVOS	26
■ 6 LOCAÇÃO OU AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS.....	27
■ 7 ORÇAMENTO-BASE	28
■ 8 RESPONSABILIDADE TÉCNICA	32
■ 9 ELABORAÇÃO DO EDITAL.....	35
■ 9.1 CONTRATO DE RISCO	35
■ 9.2 CARTA DE SOLIDARIEDADE OU ATESTADO DE FABRICANTE	36
■ 9.3 TÉCNICA E PREÇO.....	41
■ 9.4 PRORROGAÇÃO X ABATIMENTO NO PREÇO.....	41
■ 9.5 DEMONSTRAÇÃO TÉCNICA — AMOSTRAS	42
■ 9.6 VISTO NO CREA	44
■ 9.7 VISITA AO LOCAL DOS SERVIÇOS	44
■ 9.8 QUALIFICAÇÃO EXORBITANTE — QUANTITATIVOS MÍNIMOS E NÚMERO DE ATESTADOS.....	46
■ 9.9 LAUDOS EMITIDOS POR ÓRGÃO ESPECÍFICO	49
■ 9.10 SIGILO DE DADOS CADASTRAIS DE CONDUTORES.....	55
■ 9.11 DIRECIONAMENTO DO CERTAME	58

■ 9.12 PRAZO DE INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS.....	61
■ 9.13 OUTROS ASPECTOS DO EDITAL.....	62
■ 9.14 ANEXOS DO EDITAL.....	63
■ 10 FLUXOGRAMA DE PROCEDIMENTOS	64
■ 11 DISPONIBILIZAÇÃO DE ESTUDOS	65
■ 12 CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL.....	67
■ 13 DÚVIDAS FREQUENTES.....	69
■ 14 CONCLUSÃO.....	73
■ REFERÊNCIAS.....	76

Apresentação

O assunto relacionado à contratação de serviços objetivando o controle do trânsito, por meio de equipamentos eletrônicos, tem merecido muita discussão, nos dias atuais, por meio da imprensa ou dos Tribunais de Contas. Esses como órgãos fiscalizadores das contratações públicas precisam adotar ações de efetiva análise dos procedimentos em vigor, confrontando-os com a legislação e com as normas próprias, para que os atos praticados se conformem aos princípios da legalidade, economicidade, eficiência e isonomia, insculpidos na Constituição e na Lei nº 8.666/93 (federal).

A edição deste material orientativo não pretende esgotar o assunto nem contemplar, exaustivamente, com todos os aspectos legais. O objetivo é servir de base para que a Administração Pública possa, na defesa do erário e dos cidadãos, realizar serviços, que, como qualquer outro de cunho social, atendam às necessidades locais.

O administrador público deve estar sempre atento à característica de essencialidade do serviço, o qual, se assim o for, deverá ser devidamente prestado. Como se verá, é preciso avaliar a possibilidade de aquisição de equipamentos, em vez da simples locação, comprovar a necessidade de instalação desses equipamentos, mediante adequados estudos e projetos básicos que devem seguir o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as normas emanadas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), elaborar orçamento com detalhamento dos preços e observar na elaboração do edital eventuais especificações técnicas que possam ser restritivas à participação no certame.

Por último, espera-se que este trabalho seja o mais útil possível a todos aqueles envolvidos com o tema.

Conselheiro César Filomeno Fontes
Presidente do TCE/SC

1 Introdução

Na contratação de serviços com o objetivo de controlar o trânsito por meio de equipamentos eletrônicos, são apenas apresentados os argumentos da busca pelo efetivo cumprimento das normas de trânsito, pelo reforço na educação dos usuários das vias públicas e pela tentativa de redução efetiva do número de acidentes, sem a demonstração comprovada da necessidade desses controladores.

O que se pretende com o presente trabalho é evidenciar as normas que devem ser observadas no momento da realização de procedimento licitatório para a contratação de tais serviços. Assim, necessário se faz demonstrar a real necessidade dos equipamentos, a existência de Projeto Básico baseado em estudos consistentes na forma determinada pelo Contran, o detalhamento dos preços e a elaboração do edital de licitação sem eventuais especificações técnicas que possam ser restritivas à participação no certame.

Inicialmente, é preciso ter clareza que a utilização dos controladores eletrônicos não é a primeira nem a principal iniciativa para resolver problemas ou acidentes de trânsito.

Somente após a adequada análise das causas e dos tipos de acidentes, com a adoção e comprovação de todas as medidas de engenharia possíveis — a exemplo da sinalização horizontal e vertical, da execução de calçadas e de meio-fios, da regular pavimentação da via, da previsão de cercas e, conforme o caso, da implantação de lombada física —, com a verificação das que não surtiram o resultado esperado, passa-se às etapas seguintes com o preenchimento do Anexo I itens A e B da Resolução nº 396/11 do Contran, a elaboração do orçamento detalhado e do edital de licitação.

Sendo assim, pretende-se demonstrar o que precisa ser verificado para o atendimento à legislação e às normas próprias, que, em síntese, se remetem aos seguintes aspectos:

- ▶ definição clara da necessidade, mediante criteriosos estudos técnicos, seguindo as normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);
- ▶ elaboração de Projeto Básico com estudos técnicos e completa análise dos acidentes para a definição dos locais e dispositivos adequados a utilizar;
- ▶ orçamento com avaliação adequada dos preços unitários dos componentes do serviço a ser prestado, com detalhamento dos equipamentos, depreciação, instalação, operação, custos de remanejamento e vandalismo;
- ▶ projeto e orçamento com a regular Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) de seu autor e com a assinatura em todos os elementos;
- ▶ histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento para o caso de novo local;
- ▶ histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da e após a instalação do equipamento para o caso de locais já instalados;
- ▶ prazo adequado para a amortização da instalação dos equipamentos, evitando prazos com a possibilidade de prorrogação e sem o devido ajuste nos valores já amortizados;
- ▶ em eventual prorrogação contratual há regras para a redução dos valores já amortizados no primeiro período do contrato relativo à instalação dos equipamentos;
- ▶ prazo contratual de 48 (quarenta e oito) meses, sem prorrogação, desde que a ação esteja prevista no PPA;
- ▶ inviabilidade de remuneração da contratada por quantidade de multas emitidas ou cobradas;
- ▶ impossibilidade de que a contratada fique responsável pela emissão do Auto de Infração de Trânsito, e de que tenha conhecimento de dados dos condutores;
- ▶ previsão de aferição periódica dos equipamentos por órgão regulamentar (Inmetro);
- ▶ previsão do controle e acesso a todos os dados do sistema pelo Poder Público contratante;
- ▶ existência de ações efetivas para a educação no trânsito por parte do órgão contratante;
- ▶ para equipamentos já instalados, há a definição clara da substituição ou não deles na nova licitação; e
- ▶ editais elaborados de maneira a não restringir a participação de fornecedores, em observância aos princípios e às regras da Lei de Licitações.

2 Legislação e normas

Devem ser observadas, entre outras:

► **Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/88).**

► **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 (LLC).**

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, instituindo normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

► **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997(CTB).**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

► **Orientação Técnica IBRAOP nº OT IBR 001/06, de 7 de novembro de 2006.**

Delimita o Projeto Básico.

► **Resolução Contran nº 146, de 27 de agosto de 2003.**

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, e foi alterada pelas resoluções nº 165/04, nº 202/06 e nº 214/06.

► **Resolução Contran nº 214, de 13 de novembro de 2006.**

Alterou o art. 3º e o Anexo I, acrescentando o art. 5º A e o Anexo IV na Resolução Contran nº 146/03, e dava outras providências. Esteve em vigor até 21/12/2011.

► **Resolução Contran nº 396, de 13 de dezembro de 2011.**

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Entrou em vigor a partir de 22/12/2011.

3 Definições

Relacionados a seguir termos essenciais da matéria e suas definições:

Controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou para o trecho, por meio de sinalização (placa R-19), ou na sua ausência, por limites definidos no art. 61 do CTB.

Medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

Projeto Básico: conjunto de desenhos, memoriais descritivos, especificações técnicas, orçamento, cronograma e demais elementos técnicos necessários e suficientes a precisa caracterização do serviço a ser executado, em atendimento às normas técnicas e à legislação vigente, elaborado com base em estudos anteriores que assegurem a viabilidade e o adequado tratamento ambiental do empreendimento, estabelecendo através de seus elementos constitutivos, todas as características, dimensões, especificações e quantidades de serviços e de materiais, os custos e o tempo necessários para a execução da obra, de forma a evitar alterações e adequações durante a elaboração do projeto executivo e a realização das obras, sendo todos os elementos assinados pelo responsável técnico.

Orçamento-base: orçamento detalhado do custo global da obra que integra o Projeto Básico da licitação, fundamentado em quantitativos e composições de custos unitários de serviços, representando o orçamento sintético ou, quando demonstrar a abertura em nível de insumos, o mesmo que orçamento analítico ou detalhado.

Redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado, para a via ou para o trecho em um ponto específico indicado, por meio de sinalização (placa R-19).

4 Projeto Básico

O Projeto Básico, com os competentes estudos que demonstram a necessidade de instalação dos controladores, deve atender à legislação e às normas pertinentes, não bastando apenas listar requisitos mínimos para cada um dos equipamentos e serviços em licitação com a informação do número de acidentes ao longo da via.

Deve existir o demonstrativo do número de acidentes e suas causas, o fluxo de veículos, o número de vítimas, para que justifique a necessidade e a localização dos equipamentos a ser licitados. Esta é uma exigência do Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 19 e 21:

Art. 19 [...]

§ 3º — Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X. [...]

X — Organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação.

[...]

Art. 21, inciso IV — Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

IV — **coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;** (grifou-se)

Tais dados, entre outros, servirão como subsídios para a consecução do Projeto Básico da licitação. A Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) estabelece em seu art. 7º:

As licitações para execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, a seguinte sequência:

[...]

§ 2º As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

I — houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório;

Por sua vez, a mesma lei, na Seção II das Definições em seu art. 6º, conceitua:

IX — Projeto Básico — **conjunto de elementos necessários e suficientes, com o nível de precisão adequado**, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, **elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares**, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução [...] (grifo nosso).

O principal papel do Projeto Básico está em demonstrar os tipos e a origem dos acidentes antes da instalação do sistema eletrônico, com a evidência clara de que todas as iniciativas anteriores relacionadas às medidas de engenharia foram adotadas e comprovaram ineficazes para evitar que eles tornassem a acontecer, tais como: sinalização horizontal e vertical adequada, procedimentos de conscientização e educação dos usuários da via, regularização dos pavimentos, das calçadas, das cercas de proteção e das lombadas (elevações transversais na pista), e demais itens que deverão ser analisados e implementados de forma criteriosa.

Portanto devem estar claramente evidenciados os seguintes pontos: quantos acidentes e onde ocorrem; quais as causas e os efeitos; quantos feridos e mortos; e como será feito o trabalho de conscientização para o trânsito seguro. Ainda, deve-se questionar a influência da automação da fiscalização — para que propósito serve a conscientização dos usuários para o atingimento de um trânsito seguro, quais as vantagens e quais são seus efeitos.

O Projeto Básico de Engenharia deve se apoiar em números, estatísticas de trânsito e análises. É importante identificar a que nível pretende-se reduzir

os acidentes, assim como avaliar o índice anual de mortes para cada 10.000 veículos por ano nas vias municipais.

Ressalta-se que **justificativas genéricas**, apresentadas como técnicas em editais submetidos ao exame deste Tribunal, conforme exemplos a seguir, **não servem** para fundamentar o Projeto Básico:

- modernização do sistema de gerenciamento de trânsito contemplando a automação da fiscalização de forma ostensiva, coibindo, assim, os abusos registrados ao longo dos anos passados, no que tange ao cometimento de infração de trânsito, à inadimplência e ao furto de veículos;
- reengenharia do gerenciamento e fiscalização de trânsito por parte do Poder Público, cujos fundamentos principais estão baseados nas principais tendências, a saber:
 - alto número de acidentes de trânsito;
 - aumento da frota de veículos nos últimos anos;
 - contínuo crescimento do município e, conseqüentemente, do tráfego de veículos automotores;
 - necessidade de conscientizar e educar a população para um trânsito seguro;
 - conscientização das vantagens da automação no processo de fiscalização;
 - utilização de alternativa mais viável e coerente para o controle automático de infrações; e
 - modernização do trânsito com a utilização de tecnologia já reconhecidamente consolidada em outras cidades.

Ainda, para a implantação dos controladores eletrônicos, além da requalificação do sistema viário, da harmonização dos conflitos viários, dos estudos de acidentes com as suas causas e da valoração dos seus custos, é preciso definir previamente as ações específicas destinadas à educação para o trânsito, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I — estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II — fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III — estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

[...]

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

XI — promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

[...]

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1ª, 2ª e 3ª graus, por meio de planejamento e ações

coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Quanto aos estudos e demonstrativos que devem ser realizados para a instalação de instrumentos ou equipamentos de fiscalização de trânsito, que devem estar em conformidade com as exigências da Resolução do Contran nº 396, de 13 de dezembro de 2011.

O Anexo I da referida Resolução, no item A — “Estudo Técnico: Instalação de Instrumentos ou Equipamentos Medidores de Velocidade” —, define a necessidade de histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação dos equipamentos. Quando for o caso, conforme o item B — “Estudo Técnico: Monitoramento da Eficácia dos Instrumentos ou Equipamento Medidores de Velocidade” — define a necessidade do histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes e após a instalação do equipamento, se já existirem instrumentos em operação em algum dos locais.

A referida Resolução Contran nº 396/11 determina:

Art. 4º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

§ 1º Não é obrigatória a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nos arts. 2º e 3º.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º e 5º devem:

I — estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Portanto, para apresentar adequadamente os dados e as informações necessárias, devem ser elaborados estudos com base no conteúdo mínimo exigido no Anexo I, item A, e, se for o caso, no item B, destacam-se os seguintes aspectos:

- No caso da análise para implantação do sistema novo:
 - o número de acidentes no trecho, até 500m antes e depois do local, o tipo de acidente e suas causas nos doze meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses);
 - histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento;
 - projeto ou croqui do local que deve conter a indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização;
 - assinatura do responsável pela elaboração do estudo técnico, habilitado junto ao Crea;
 - assinatura do responsável técnico do órgão de trânsito, habilitado junto ao Crea.
- no caso da análise do sistema onde já está implantada a fiscalização:
 - velocidade praticada (85 percentil) antes do início da fiscalização;
 - velocidade monitorada até 12 meses depois;
 - o número de acidentes no trecho, até 500m antes e depois do local, o tipo de acidente e suas causas nos 06 meses antes e depois do início da fiscalização;
 - medidas de engenharia adotadas antes e após a instalação do equipamento;
 - projeto ou croqui do local que deve conter a indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização;

- assinatura do responsável pela elaboração do estudo técnico, habilitado junto ao Crea;
- assinatura do responsável técnico do órgão de trânsito, habilitado junto ao Crea.

Embora as informações solicitadas nesses dois itens do Anexo I da Resolução Contran nº 396/11 sejam todas importantes, existem aquelas que, uma vez não obtidas, antes de se instalar os equipamentos, jamais poderão ser conhecidas e estariam, portanto, irremediavelmente perdidas.

A legislação determina que a coleta dos dados para elaboração dos estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas são de competência da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via. No entanto, na prática, o órgão de trânsito não realiza tal coleta, e essa atividade, normalmente, é repassada à Polícia Militar local, que também não faz os estudos, como exigido pelo disposto no art. 19, § 3º, e art. 21, inciso IV, do Código de Trânsito Brasileiro.

Para se resolver qualquer problema, primeiro é necessário conhecê-lo, e bem. A definição dos locais para a instalação dos equipamentos deve estar adequadamente embasada em estudos de acidentes, em seu tipo e, principalmente, nas suas causas.

Como anteriormente afirmado, apenas o número total de acidentes de trânsito em uma via, sem a indicação precisa do local onde ocorreu cada um dos acidentes, não fornece subsídio e não é parâmetro para a intervenção do Município. Somente a análise de cada acidente ocorrido pode servir de base para ações visando a sua mitigação.

Cada acidente possui suas causas. A forma de minimizar os acidentes causados por excesso de velocidade é diferente dos causados por motoristas embriagados ou por avanço do sinal vermelho. O acidente ocorrido no início de uma via pode não ter correlação com aquele ocorrido em outro ponto. Esse tipo de equívoco pode ocorrer quando os acidentes são computados por trecho ou mesmo por rua, como procede normalmente a Polícia Militar. Somente o estudo das causas de cada um dos acidentes pode definir a melhor solução.

¹ A título de informação, destaca-se que a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), órgão gestor de trânsito e transporte da cidade de Porto Alegre/RS, adota há anos metodologia de estudo para a implantação de dispositivos de controle de velocidade. Atualmente, esta metodologia determina o índice H que, comparado ao índice mínimo Hmin, justifica ou não a instalação do dispositivo. Além disso, possibilita hierarquizar os trechos analisados, conforme índices obtidos.

Além desses aspectos que devem ser observados no Projeto Básico, os requisitos técnicos mínimos para os locais, conforme Resolução do Contran nº 396/11, estão consubstanciados nos dados do Anexo I:

ANEXO I

A — ESTUDO TÉCNICO: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO.

1 — IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Razão social: _____
- Estado/Município: _____

2 — LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

- Local: _____ pista principal _____ pista lateral _____
- Sentido do fluxo fiscalizado: _____
- Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita): _____

3 — EQUIPAMENTO

- Tipo:

aparelho controlador eletrônico de velocidade

aparelho redutor eletrônico de velocidade.

- Data de início da operação no local: ____/____/____

4 — CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
- Nº de pistas: _____
- Nº de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____
- Geometria: aclive declive plano curva
- Trecho urbano: sim não
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): _____
- Trânsito de pedestre: sim ao longo da via
 transversal a via não
- Trânsito de ciclista: sim ao longo da via
 transversal a via não

5 — VELOCIDADE

- 5.1 — Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:

- 5.1.1 — Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade Praticada (85 percentil): _____

- 5.1.2 — Velocidade no local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____ Data: ___/___/___

- 5.2 — Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade praticada antes do início da fiscalização: _____

Data: ___/___/___

6 — Nº DE ACIDENTES NO LOCAL (para esta definição, considerar-se-á um trecho máximo de quinhentos metros antes e quinhentos metros depois do local)

- Até 12 meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses): _____

7 — POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

- Descrição dos fatores de risco:

- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

- Outras informações julgadas necessárias:

8 — PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)

9 — RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

- Nome: _____

- CREA nº: _____

- Assinatura: _____

- Data: ___/___/___

10 — RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
PERANTE O CREA

- Nome: _____

- CREA nº: _____

- Assinatura: _____

• Data: ____/____/____

B — ESTUDO TÉCNICO: MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTO MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO.

1 — IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

• Razão social: _____

• Estado/Município: _____

2 — LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

• Local: _____

• Sentido do fluxo fiscalizado: _____

• Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita): _____

3 — EQUIPAMENTO

• Tipo:

aparelho controlador eletrônico de velocidade

aparelho redutor eletrônico de velocidade

• Data de início da operação no local/trecho: ____/____/____

4 — CARACTERÍSTICAS DO LOCAL

• Classificação viária (art. 60 do CTB): _____

• Nº de pistas: _____

• Nº de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____

• Geometria: acive declive plano curva

• Trecho urbano: sim não

• Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): ____ (interstício de 12 meses)

• Trânsito de pedestre: sim ao longo da via

transversal à via não

• Trânsito de ciclista: sim ao longo da via

transversal à via não

5 — VELOCIDADE

• 5.1 — Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior: _____

• 5.1.1 — Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade Praticada (85 percentil): _____

• 5.1.2 — Velocidade no local fiscalizado (km/h): _____

Velocidade regulamentada: _____ Data: __/__/__

Velocidade monitorada até 12 meses depois: ____ Data: __/__/__

- 5.2 — Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade praticada (85 percentil) antes do início da fiscalização:

Velocidade monitorada até 12 meses depois: ____ Data: __/__/__

6 — Nº DE ACIDENTES NO TRECHO DA VIA

Antes e depois do início da fiscalização, por 06 meses de igual período:

- Antes do início da operação do equipamento (dados do estudo técnico do tipo A): _____
- Após início da operação do equipamento: _____

7 — AVALIAÇÃO DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE E MEDIDAS DE ENGENHARIA ADOTADAS

- Descrição dos fatores de risco:

- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes e após a instalação do equipamento:

- Outras informações julgadas necessárias:

8 — PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)

9 — RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

- Nome: _____
- CREA nº: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

10 — RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

- Nome: _____
- CREA nº: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

Necessário mencionar que o art. 4º, do § 1º ao § 6º, da Resolução nº 396/11 do Contran, normatiza a instalação de controlador de velocidade e os estudos técnicos para viabilizar tal procedimento, entre outros parágrafos do dispositivo legal, destacam-se os seguintes:

[...]

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º, do art. 4º, comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

Por fim, destaca-se que, de acordo com a mesma resolução, os estudos técnicos indicando a necessidade de instalação, a eficácia dos medidores e a necessidade de remanejamentos devem estar disponíveis para a consulta de qualquer interessado.

5 Tipos de dispositivos

Pelos incisos do art. 1º da Resolução nº 396/11 do Contran, os instrumentos ou equipamentos que registram ou indicam as velocidades dos veículos, com ou sem dispositivo registrador de imagem, são classificados como:

- I — Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;
- II — Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;
- III — Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;
- IV — Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo.

Também cabe destacar os seguintes conceitos:

Lombada eletrônica — redutor eletrônico de velocidade ou controlador ostensivo de velocidade: Tem como principais objetivos: diminuir acidentes e reduzir o excesso de velocidade. Comparada com a lombada física, a eletrônica reduz o custo de manutenção dos veículos e elimina o desconforto de motoristas e passageiros, aumenta a segurança para pedestres e usuários de motocicletas e bicicletas, e pode administrar o fluxo de veículos gerando dados estatísticos.

Avanço de sinal (Furão) — controlador eletrônico de velocidade ou controlador de infrações em semáforo: Registra a invasão da faixa de segurança, o excesso de velocidade e a passagem no sinal vermelho, além de poder controlar estatisticamente o fluxo de veículos por hora, porte e velocidade.

Radar fixo — controlador eletrônico discreto de velocidade: Objetiva manter a velocidade controlada em todo o trecho da via.

6 Locação ou aquisição de equipamentos

Quando comprovada, após estudos pertinentes, a necessidade da implantação do sistema de controle eletrônico do trânsito, é preciso ter a adequada avaliação sobre a possibilidade de aquisição de equipamentos em vez da simples locação.

É fato que a locação possibilita a atualização constante dos equipamentos e *softwares*, e que a responsabilidade pelo perfeito funcionamento é repassada a terceiro, o qual detém conhecimento de operação e manutenção, utilizando pessoal capacitado também sob sua responsabilidade. No entanto todos esses custos podem ser repassados, de maneira indiscriminada, em valores fechados às parcelas mensais. Nesse caso, a Administração Pública vê-se impossibilitada de otimizar o serviço, reduzir custos ou rever certos procedimentos no contrato. Além disso, periodicamente vê-se obrigada a realizar novos procedimentos de contratação.

A hipótese de aquisição de equipamentos, ainda que de alguns tipos específicos, conjuntamente com a locação de outros, pode representar uma redução significativa nos valores da prestação desse serviço.

Com a aquisição, o Poder Público precisa ter equipes capacitadas para a operação e realização da adequada manutenção dos equipamentos e do *software*.

Enfatiza-se que não pode ocorrer a aquisição dos equipamentos sem estrutura necessária e suficiente para a adequada prestação do serviço tido como essencial para a manutenção das vias públicas.

7 Orçamento-base

O Projeto Básico, com os competentes estudos que demonstram a necessidade de instalação desses controladores, deve atender à legislação e às normas pertinentes, demonstrando, claramente, um dos itens que o compõe, qual seja, o orçamento-base.

Está previsto no inciso II do § 2º do art. 7º da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) que, no caso de licitações para obras e serviços, somente podem ser realizadas se existir orçamentos detalhados em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários:

Art. 7º [...]

§ 2º As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:
[...]

II — existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;

Diga-se que a obrigatoriedade de orçamento detalhado não advém somente dessa regra. O Estatuto Federal das Licitações (Lei nº 8.666/93), ao discorrer acerca do Projeto Básico (inciso IX do art. 6º), descreve-o como “conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou o serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto de licitação (...)”, o qual permite avaliar os custos implicados na consecução. Para tornar possível a avaliação, a norma em comento exige que o escopo do Projeto Básico venha acompanhado de “orçamento detalhado do custo global do serviço fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados”, conforme explicita o inciso:

IX — Projeto Básico — conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos prelimina-

res, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

[...]

f) orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;

Ademais, na mesma lei, o inciso II do § 2º do art. 40, dispõe que o orçamento deve fazer parte do edital como anexo:

Art. 40. [...]

§ 2º Constituem anexos do edital, dele fazendo parte integrante:

[...]

II — orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários;

Somente com essa previsão é possível a análise da razoabilidade dos valores ofertados pelas licitantes, garantindo o parâmetro de avaliação para evitar preços excessivos ou inexequíveis.

Ressalta-se ainda que, ausentes os custos unitários, será dificultada aos órgãos de controle e à própria Administração Pública contratante a fiscalização dos preços que estão sendo propostos, podendo acarretar inclusive o seu superfaturamento ou sua inexequibilidade, em afronta ao *caput* do art. 3º da Lei nº 8.666/93.

Nesse sentido, Niebuhr (2008, p.171) afirma que

O orçamento daquilo que se está licitando é ato fundamental para a condução de todo o processo, especialmente para proceder-se ao controle de preços propostos à Administração, se excessivos ou inexequíveis. Sem orçamento, sem saber quanto custa o que se está licitando, a Administração não dispõe de elementos para realizar tais controles e, por consequência, passa a aceitar quaisquer tipos de valores em detrimento do interesse público.

Dessa forma, a inexistência de detalhamento de todos os custos contidos na licitação, com a descrição unitária de preços e quantitativos, impossibilita a elaboração de propostas por parte do licitante e o julgamento adequado pela

Comissão de Licitações, em razão da ausência de parâmetros comparativos. Ainda, o orçamento detalhado, elaborado pela Administração, deve ser disponibilizado aos licitantes em observância ao princípio da isonomia.

O orçamento deve possuir a avaliação adequada dos preços unitários dos componentes de cada equipamento, e o detalhamento dos equipamentos, a depreciação, a instalação, a operação e os valores compostos para serviços eventuais.

A título exemplificativo, o quadro a seguir demonstra um orçamento impróprio (subtotais), ou seja, não evidencia de forma correta a composição de cada um dos valores.

Quantidade	Unidade	Descrição	Valor unitário máximo/mês (R\$)	Valor total meses (R\$)
20	Faixas	Equipamento medidor de velocidade ostensivo	2.000,00	480.000,00
05	Faixas	Equipamento medidor de velocidade discreto	2.000,00	120.000,00
01	Equipamento	Equipamento medidor de velocidade discreto	2.000,00	60.000,00
			Total	660.000,00

Dessa forma, a planilha orçamentária anterior não atende os dispositivos da Lei nº 8.666/93, inciso II e § 2º do art. 7º c/c alínea f do inc. IX do art. 6º, anteriormente citados, bem como o inciso II do § 2º do art. 40, da mesma lei, visto que não existe descrição de todos os custos envolvidos na licitação, com a descrição de preços unitários e dos quantitativos licitados.

Além do que, nesse caso, foram cotados os mesmos valores para 2 (dois) equipamentos distintos. Dessa maneira, é possível verificar a inexistência de critérios para o estabelecimento dos preços.

Não é possível se admitir que não fiquem evidenciados, entre outros, os valores dos equipamentos, da instalação e daqueles correspondentes à manutenção, aos custos dos profissionais que farão a manutenção dos veículos para deslocamento e das despesas com impostos, escritório etc.

A estrutura do orçamento detalhado deve prever a composição dos valores relativos a:

- ▶ materiais;
- ▶ escritório;
- ▶ pessoal;
- ▶ equipamentos (com seus diversos componentes);
- ▶ serviços de instalação;
- ▶ serviços de manutenção;
- ▶ aferição;
- ▶ impostos;
- ▶ lucro;
- ▶ depreciação;
- ▶ remanejamentos (compor serviços);
- ▶ utilização e atualização de sistema informatizado; e
- ▶ outros.

8 Responsabilidade técnica

Os projetos e orçamentos devem ser elaborados e assinados por profissionais capacitados e habilitados pelo CREA, com o preenchimento da correspondente Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Sem a assinatura, não se pode afirmar que aquele serviço foi realizado pela pessoa cujo nome consta nas folhas. Não existindo assinatura, o profissional poderia, por exemplo, caso ocorra algum problema, afirmar que seu nome foi utilizado sem seu conhecimento ou aprovação, o que demonstra a importância deste item.

Instituída pela Lei nº 6.496/77 e regulamentada pela Resolução nº 1.025, de 30 de outubro de 2009, a ART tem o objetivo de definir, para os efeitos legais, a autoria e os limites da responsabilidade técnica pela execução de obra ou prestação de qualquer serviço de engenharia, arquitetura, agronomia, geologia, geografia e meteorologia.

A ART estabelece o limite temporal da responsabilidade técnica por obra ou serviço realizado, devendo ser preenchidas pelo profissional a data de início da obra ou do serviço e a vigência do contrato firmado entre o profissional e o contratante.

Na Lei nº 5.194/66 (BRASIL, 1966), os artigos 13, 14, 15 e 20 determinam que

Art.13. Os estudos, plantas, projetos, laudos e qualquer outro trabalho de engenharia, de arquitetura e de agronomia, quer público, quer particular, somente poderão ser submetidos ao julgamento das autoridades competentes e só terão valor jurídico quando seus autores forem profissionais habilitados de acordo com esta lei.

Art. 14. Nos trabalhos gráficos, especificações, orçamentos, pareceres, laudos e atos judiciais ou administrativos, é obrigatória além da assinatura, precedida do nome da empresa, sociedade, instituição ou firma a que interessarem, a menção explícita do

título do profissional que os subscrever e do número da carteira (Crea) [...]

Art.15. São nulos de pleno direito os contratos referentes a qualquer ramo da engenharia, arquitetura ou da agronomia, inclusive a elaboração de projeto, direção ou execução de obras, quando firmados por entidade pública ou particular com pessoa física ou jurídica não legalmente habilitada a praticar a atividade nos termos desta lei.

[...]

Art.20. Os profissionais ou organização de técnicos especializados que colaborem numa parte do projeto deverão ser mencionados explicitamente como autores da parte que lhes tiver sido confiada, tornando-se mister que todos os documentos, como plantas, desenhos, cálculos, pareceres, relatórios, análises, normas, especificações e outros documentos relativos ao projeto sejam por eles assinados.

A Lei nº 6.496/77 (BRASIL, 1977), que criou a ART, fixou, nos seus artigos 1º e 2º, § 1º, que

Art. 1º — Todo contrato, escrito ou verbal, para a execução de obras ou prestação de quaisquer serviços profissionais referentes à engenharia, à arquitetura e à agronomia fica sujeito à anotação de responsabilidade técnica.

Art. 2º — A ART define para os efeitos legais os responsáveis técnicos pelo empreendimento de engenharia, arquitetura e agronomia.

§ 1º — A ART será efetuada pelo profissional ou pela empresa no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA), de acordo com Resolução própria do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA).

O preenchimento da ART e o recolhimento da taxa respectiva são de responsabilidade do Profissional que for contratado por pessoa física.

Quando a obra ou o serviço for objeto de contrato com pessoa jurídica, a essa cabe a responsabilidade pelo recolhimento da taxa e pelo registro da ART, devidamente preenchida pelo profissional responsável.

A Resolução nº 1.025, de 30 de outubro de 2009, do Confea, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2010, dispõe sobre a anotação de responsabilidade técnica e determina:

Art. 2º A ART é o instrumento que define, para os efeitos legais, os responsáveis técnicos pela execução de obras ou prestação de serviços relativos às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea.

Art. 3º Todo contrato escrito ou verbal para execução de obras ou prestação de serviços relativos às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea fica sujeito ao registro da ART no Crea em cuja circunscrição for exercida a respectiva atividade.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo também se aplica ao vínculo de profissional, tanto a pessoa jurídica de direito público quanto de direito privado, para o desempenho de cargo ou função técnica que envolva atividades para as quais sejam necessários habilitação legal e conhecimentos técnicos nas profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea.

Portanto não basta a assinatura do Profissional ou o recolhimento da ART. É necessário que ambos os procedimentos sejam realizados concomitantemente, de modo que um complemente o outro. Dessa forma, pode-se verificar que o Profissional cuja assinatura está nos projetos é o mesmo Responsável Técnico presente na ART recolhida perante o Conselho Profissional, o que regulariza o serviço prestado.

Por outro lado, a ausência dos requisitos descritos caracteriza infração às referidas leis federais. Significa dizer que se não forem cumpridos os requisitos relativos à forma de identificação nos projetos, esses não poderão ser considerados como elaborados por profissional competente. É como se não existissem em termos legais o que caracteriza infração aos arts. 7º, § 2º, II e 40, § 2º, II, da Lei nº 8.666/93, podendo o Edital ser considerado em dissonância com a legislação, e até mesmo vir a ser anulado o procedimento licitatório.

9 Elaboração do edital

9.1 CONTRATO DE RISCO

O preço e as condições de pagamento são conteúdos obrigatórios em todo contrato administrativo, conforme estabelece o inciso III do artigo 55 da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993).

Ao estabelecer regra diversa como a remuneração dos serviços de controle de trânsito através de percentual aplicado sobre a receita decorrente da aplicação de infrações de trânsito, a Administração descumpre o princípio da legalidade, pois não há na legislação vigente qualquer regra que a autorize a adotar tal prática.

Ademais, a previsão impede que seja analisada a razoabilidade dos valores pagos à contratada, sujeitando o órgão contratante a preços excessivos ou inexecutáveis, sem possibilitar qualquer parâmetro de avaliação quanto ao efetivo custo do serviço e quanto à verificação da margem de lucro da empresa.

Essa forma de pagamento, com base em receita imprevisível e variável, caracteriza a contratação de risco, procedimento considerado irregular em diversas decisões desta Corte de Contas. Foram excepcionados somente aqueles casos em que o Poder Público não despender nenhum valor, como se verifica nos seguintes Prejulgados:

Prejulgado nº 1199

1. Somente é admissível o contrato de risco (*ad exitum*) na Administração Pública quando o Poder Público não despender qualquer valor, sendo a remuneração do contratado exclusivamente os honorários pela sucumbência devidos pela parte vencida, nos montantes determinados pelo juízo na sentença condenatória.
2. Não é admissível a celebração de contrato pela Administração Pública onde esteja previsto que o contratado perceberá, a título de

remuneração, um percentual sobre as receitas auferidas pelo ente com as ações administrativas ou judiciais exitosas promovidas pelo contratado, pois neste caso seria imperiosa a inclusão de cláusula contendo o valor do contrato e observância das normas orçamentárias e financeiras, que exigem previsão de receitas e despesas.

3. O contrato de risco (*ad exitum*) não exonera a administração da realização do processo licitatório, salvo os casos de dispensa de licitação e inexigibilidade previstos em lei.

Prejulgado nº 1213

Somente é admissível o contrato de risco (*ad exitum*) na Administração Pública quando o Poder Público não despende qualquer valor, sendo a remuneração do contratado exclusivamente o valor das inscrições em concurso público pago pelos interessados. A Concorrência é a modalidade de licitação adequada para a celebração deste tipo de contrato, onde o critério de julgamento será a oferta do menor valor por inscrição, limitado a um valor máximo especificado pela Administração no edital.

Assim, os serviços de controle eletrônico de trânsito não se enquadram nos casos excepcionados pelas decisões transcritas, uma vez que a remuneração da empresa contratada advém exclusivamente dos cofres públicos, e a previsão de contratação de risco resulta na irregularidade do edital.

9.2 CARTA DE SOLIDARIEDADE OU ATESTADO DE FABRICANTE

O art. 27 da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) dispõe que, para fins de habilitação das empresas licitantes, apenas serão exigíveis documentos relativos à habilitação jurídica, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal, além do cumprimento do disposto no inciso XXXII do art. 7º da Constituição Federal de 1988.

Acrescenta-se o mandamento do art. 37, inciso XXI, da CRFB/88, segundo o qual, o processo licitatório “somente permitirá as exigências de qualifi-

cação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações”.

Quanto à qualificação técnica, a documentação pertinente está exaustivamente relacionada no art. 30 da Lei de Licitações e Contratos:

Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a:

I — registro ou inscrição na entidade profissional competente;

II — comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos;

III — comprovação, fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação;

IV — prova de atendimento de requisitos previstos em lei especial, quando for o caso.

[...]

Portanto qualquer previsão que extrapole esse elenco deve ser considerada excessiva e desprovida de amparo legal, o que já vem sendo decidido pelo Tribunal de Contas do Estado em relação à exigência de carta de solidariedade do fabricante dos equipamentos, no caso de serem produzidos por terceiros.

Da mesma forma, a exigência de atestados de capacidade técnica emitidos em nome do fabricante dos equipamentos afronta o inciso I do § 1º do art. 3º da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993), que veda aos agentes públicos a inclusão de condições que restrinjam ou frustrem o caráter competitivo do certame, porque deixa ao arbítrio do fabricante indicar as participantes da licitação, já que esse documento pode ser negado a algumas empresas em benefício de outras.

No que concerne à qualificação técnica, cita-se, também, o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988:

Art. 37. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

XXI — ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Depreende-se do texto constitucional e da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) que as exigências quanto à qualificação técnica estarão limitadas ao indispensável, para garantir o fim pretendido pela licitação, além disso, que as exigências contidas no art. 30 da Lei de Licitações são do tipo *numerus clausus*, ou seja, encontram-se esgotadas naquele dispositivo, não sendo possível aos diversos órgãos e entidades da Administração Pública Federal a sua inovação.

No mais, o art. 3º, § 1º, inciso I, da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993), determina que é vedado aos agentes públicos prever, no ato convocatório, cláusula que seja impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato, como se vê:

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;

Nesse sentido, as exigências da carta de solidariedade ou do atestado de fabricante não encontram amparo legal, mostrando-se excessivamente formais e desnecessárias para fins de qualificação técnica. Com efeito, a falta de razoabilidade na fixação de tais exigências constitui instrumento de indevida restrição à liberdade de participação em licitação, comprometendo seriamente os princípios fundamentais da isonomia e da ampla concorrência, inerentes ao processo licitatório.

A esse respeito, ensina Justen Filho (2008, p.405):

A Lei nº 8.666/93 disciplinou de modo minucioso a matéria da qualificação técnica. Um dos caracteres mais marcantes da Lei nº 8.666/1993 foi a redução da margem de liberdade da Administração Pública nesse campo e a limitação do âmbito das exigências. Buscou evitar que exigências formais e desnecessárias acerca da qualificação técnica constituam-se em instrumento de indevida restrição à liberdade de participação em licitação. O objetivo é eliminar distorções ocorridas no sistema anterior, onde os requisitos de qualificação técnica acabavam por inviabilizar o acesso de muitas empresas à licitação.

Ora, não há plausibilidade jurídica em solicitar, por exemplo, atestados em nome do fabricante, que nem sequer participa da licitação, e tampouco que nos atestados apresentados pela licitante constem o modelo e a marca do equipamento igual ao ofertado na licitação em comento, por não encontrarem previsão no rol dos documentos contidos nos arts. 27 a 31 da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993).

Quanto à citada documentação exigida do fabricante, pondere-se, ainda, que a relação existente entre o fabricante e o comerciante poderá consistir em um contrato de compra e venda, em um contrato de representação comercial etc., o qual se regerá por regras do direito civil ou do direito comercial, dependendo do caso. Assim, não há como a Administração Pública interferir diretamente nessa relação, pois ela simplesmente é tida como mero consumidor.

Justen Filho (2010, p.463) faz o seguinte comentário quanto a esse aspecto — requisitos previstos em lei especial — *in verbis*:

Quando o objeto do contrato envolver bens ou atividades disciplinados por legislação específica, o instrumento convocatório deverá reportar-se expressamente às regras correspondentes.

[...].

Descoberta a ausência de referência do edital a uma regra legal imperativa, cabe a invalidação do ato convocatório (acompanhada da responsabilização do agente estatal que deixou de incluir no edital um requisito necessário).

Como se vê, o órgão licitante, ao inserir exigências de qualificação técnica, deve consignar, no processo de licitação, a base legal para tanto e, além disso, deve analisar se realmente isso é indispensável à garantia do cumprimento das obrigações.

Não havendo essa motivação e a respectiva justificativa, não é possível aceitar a exigência da documentação em comento, já que, constatando-se ser irrelevante para o objeto, acaba por restringir a participação de licitantes e, ao restringir a participação de mais empresas, corre-se o risco de o Estado não obter a proposta mais vantajosa, o que vai de encontro ao interesse público.

Importante apenas ressaltar que a Resolução nº 396/11 do Contran exige tão somente que o instrumento ou equipamento medidor de velocidade de veículos deve ter seu modelo aprovado pelo Inmetro (art. 3º, inc. I, da Resolução nº 396/11). Ao lado da aprovação do modelo, exige-se a aprovação na verificação metrológica realizada pelo Inmetro ou por entidade por ele delegada (art. 3º, inc. II, da Resolução nº 396/11), bem como a verificação em periodicidade máxima de 12 meses pelo Inmetro ou por entidade por ele delegada (art. 3º, inc. III, da Resolução nº 396/11).

Por fim, deve ser lembrado que a relação contratual, com seus respectivos deveres e obrigações, dar-se-á entre a Administração e a licitante vencedora, à qual descabe qualquer compromisso de terceiros alheios ao certame.

9.3 TÉCNICA E PREÇO

O § 1º do artigo 45 da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) traz elencados os tipos licitatórios, entre os quais: os tipos “menor preço” e “técnica e preço”.

Em geral, a escolha do menor preço, devidamente observada a descrição do objeto, que deve conter todos os elementos para atender satisfatoriamente as necessidades da Administração, é a que melhor se presta para garantir a vantajosidade da aquisição ou contratação.

Por esse motivo, a Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) reservou a possibilidade de adoção “técnica e preço” para casos específicos, quais sejam: bens e serviços de informática (art. 45, § 4º); serviços de natureza predominantemente intelectual (art. 46, *caput*); e objetos de grande vulto, dependentes de tecnologia nitidamente sofisticada e de domínio restrito (art. 46, § 3º). Esse tipo licitatório ainda pode ser usado, quando pertinente, nas licitações de concessões e permissões, conforme autoriza o art. 15 da Lei nº 8.987/95.

Para a licitação dos serviços de controle eletrônico de trânsito deve ser, portanto, utilizado o tipo licitatório “menor preço”, já que não se enquadram nas hipóteses elencadas, e suas características podem ser descritas de forma objetiva, bastando à análise a adequação da proposta aos termos do edital e o julgamento do preço mais vantajoso.

9.4 PRORROGAÇÃO X ABATIMENTO NO PREÇO

É comum encontrar editais que estabelecem prazos curtos de prestação do serviço de até 24 meses, com previsão de prorrogação para igual período. Com isso, a necessidade de amortização do investimento da instalação dos equipamentos em prazo tão exíguo acaba por onerar o contrato.

Daí, afora a imposição legal, surge a necessidade prática do orçamento detalhado, o que permitirá o expurgo da amortização dos investimentos de instalação dos equipamentos, a ser feito integralmente dentro do prazo acordado inicialmente. Na prorrogação, se ela ocorrer, os custos devem ser inferiores àqueles inicialmente acordados, e o edital deve estabelecer essa previsão.

Deve-se, ainda, cuidar do cronograma de instalação previsto, para que não dificulte o acesso à licitação por empresas de menor porte, favorecendo a abertura do mercado a novos interessados no negócio.

9.5 DEMONSTRAÇÃO TÉCNICA — AMOSTRAS

A reflexão acerca da apresentação de amostras, considerando o objeto da licitação, deve levar em conta sua real necessidade. Primeiro, o custo envolvido pode afetar a maior competitividade; segundo, em razão de o equipamento, por necessitar de certificação do Inmetro, ter aferida sua devida funcionalidade.

Registra-se, ainda, que a avaliação adequada das amostras desses tipos de dispositivos demanda a existência de equipe técnica altamente especializada (com experiência na área de controladores eletrônicos de trânsito), o que, com certeza, a grande maioria dos contratantes não possui. Além disso, se for preciso contratar terceiros, os valores tomar-se-ão elevados, pois serão requeridos especialistas da área de engenharia eletrônica, engenharia mecânica, informática, entre outros.

Entretanto uma vez que a amostra foi aceita, com alguns condicionantes, pelo TCU e também por outros tribunais de contas, mas com prazos compatíveis, apenas quando o classificado na etapa anterior (vencedor) não atender às referidas exigências, passar-se-á à análise das amostras dos demais, conforme a ordem de classificação.

Outro posicionamento, que também se entende mais condizente com a adoção deste serviço, é o recomendado pelo TCU que trata da exigência de indicação dos locais de instalação de equipamentos semelhantes, em outros municípios, para a verificação por equipe técnica do órgão licitante ou pela comissão de licitação.

Não é razoável querer que as empresas tenham esses dispositivos e equipamentos prontos, montados e disponíveis na “prateleira” ou em estoque, já configurados conforme exigências de especificação técnica, próprias de todos os possíveis contratantes. Enfim, é irreal supor que todos os dispositivos ou equipamentos necessários estejam disponíveis a qualquer momento.

Também não se pode imaginar que o Edital transcreva (copie) exatamente a especificação de um equipamento idêntico de determinado fornecedor que,

por ventura, tenha o equipamento em estoque. Porque, se assim o fosse, estaria configurada fraude à licitação.

Em muitos casos, nem em 30 (trinta) dias é possível apresentar adequadamente uma amostra. Por isso, pergunta-se: o que fará o proponente com as despesas realizadas — após adquirir, montar, configurar, transportar (Obs.: Na maior parte das vezes não existem os dispositivos e equipamentos exigidos pela licitação na cidade onde o serviço será instalado.) e demonstrar seu funcionamento — se, por um pequeno item, a amostra for desclassificada?

Antes de mais nada, é preciso saber se há a necessidade da amostra.

Cabe lembrar que há um custo e um risco extremamente elevados para o participante que se submete ao certame. Por essa razão, é preciso ter clara a real demonstração da pertinência e da necessidade dessa exigência.

A própria Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993) proíbe exigência de propriedade prévia, a teor do art. 30, § 6º:

§ 6º As exigências mínimas relativas a instalações de canteiros, máquinas, equipamentos e pessoal técnico especializado, considerados essenciais para o cumprimento do objeto da licitação, serão atendidas mediante a apresentação de relação explícita e da declaração formal da sua disponibilidade, sob as penas cabíveis, **vedada as exigências de propriedade e de localização prévia.** (grifo nosso)

Destaca-se, por último, como pertinente a possibilidade aventada pelo TCU de que a proponente possa apenas indicar um local onde tenha equipamentos já instalados para a avaliação pelos responsáveis da licitação. É o que se verifica num dos maiores procedimentos licitatórios realizados no país: o Edital nº 0471/09-00 do Dnit. Seu objeto refere-se à contratação de empresas especializadas para a execução de serviços necessários ao controle viário nas rodovias federais, mediante a disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos.

Dessa forma, se admitida a apresentação de amostra, mediante fundamentação para tal, o prazo deve ser razoável e condizente com o tipo de equipamento, para que a exigência não seja restritiva e contrária ao princípio da legalidade. No caso concreto a ser analisado, pode evidenciar como fator impeditivo e restritivo à participação de um maior número de empresas, ferindo os princípios da isonomia e da competitividade da licitação, definidos

no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988, e no art. 3º da Lei nº 8.666/93 (BRASIL, 1993).

9.6 VISTO NO CREA

Como condição de habilitação, a exigência de Certidão de Registro de Regularidade da empresa pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea), dentro de seu prazo de validade, somente pode ser feita para a região da sede da empresa.

A exigência da inscrição ou do visto para o local das obras, ainda na fase de habilitação, é ilegal, a teor da Decisão nº 4.082/12 do Processo nº ELC 10/00614945, deste Tribunal de Contas com fundamento no art. 30, I, da Lei nº 8.666/93.

No momento da licitação há mera intenção de contratação, e o visto deve ser exigido apenas para a assinatura do contrato, momento em que se tem como certa a execução do objeto.

9.7 VISITA AO LOCAL DOS SERVIÇOS

Muitos órgãos licitantes exigem como um dos itens de qualificação técnica o atestado de visita técnica.

Essa obrigatoriedade tem sido combatida pelos Tribunais de Contas, uma vez que pode dar margem a inúmeras situações que podem vir a comprometer a lisura do procedimento licitatório.

De maneira geral, a contrapartida da declaração de que se conhecem todas as condições do local é que em nenhum momento poderá ser alegada situação “imprevista” ou “imprevisível” como condição para a revisão (aditamento contratual), seja ela decorrente das características e condições do local (problemas no terreno, acesso, distância, infraestrutura existente de energia elétrica etc.). Tal declaração deverá bastar como exigência do edital.

O TCU tem decidido conforme o Acórdão nº 1.174/08:

[...] a substituição do atestado de visita por declaração formal assinada pelo responsável técnico, sob as penalidades da lei, de que tem pleno conhecimento das condições e peculiaridades inerentes

à natureza dos trabalhos, assumindo total responsabilidade por esse fato e informando que não o utilizará para quaisquer questionamentos futuros que ensejem avenças técnicas ou financeiras com o DNIT, atende o art. 30, inciso III, da Lei nº 8.666/93, sem comprometer a competitividade do certame, conforme art. 3º, § 1º, inciso I, do mesmo dispositivo legal.

O interessado em participar de determinada licitação, se assim julgar necessário, pelos seus meios, poderá conhecer o local das obras ou da realização dos serviços, visando conhecer as dificuldades e peculiaridades da região e do local, para a elaboração de um orçamento consistente. Entre os aspectos a ser por ele verificados, relacionam-se, entre outros, os seguintes:

- ▶ características, topografia e condições do terreno no local;
- ▶ condições das vias ou caminhos de acesso;
- ▶ condições para instalação do canteiro / escritório e área disponível;
- ▶ disponibilidade de materiais nas proximidades; e
- ▶ disponibilidade de mão de obra na região.

Havendo interesse do licitante em realizar a visita, todos os custos associados até o local das obras ou todos os serviços serão arcados integralmente pelo próprio interessado em participar da licitação.

O órgão licitante deve facilitar a realização da visita pelos interessados.

O que não pode é ser estabelecido período exíguo para a visita facultativa, nem definidos dias e horários de maneira que o órgão licitante dê condições ao conhecimento prévio de possíveis participantes e reuniões dos diversos interessados, aspectos que poderão comprometer a lisura do certame.

São necessárias justificativas condizentes com a necessidade técnica para que possa ser exigida a realização da visita, evidenciando os aspectos que possam, de fato, demandar a obrigatoriedade dessa visita.

Deve-se recomendar a visita e exigir sua declaração.

A exigência injustificada pode tornar irregular o edital, já que apenas a declaração de conhecimento do local é suficiente para atender integralmente o art. 30, inciso III, da Lei nº 8.666/93, sem comprometer a competitividade do certame, conforme determina o art. 3º, § 1º, inciso I, do mesmo dispositivo legal.

9.8 QUALIFICAÇÃO EXORBITANTE — QUANTITATIVOS MÍNIMOS E NÚMERO DE ATESTADOS

Conforme Oliveira (2010, p.72), analisando a caracterização do caráter restritivo do Edital, existe a exigência de quantitativos mínimos e de número de atestados:

Quando admitida a possibilidade de exigir a capacitação técnico-operacional, o caráter restritivo se configura pela exigência de:

a) Quantitativos mínimos:

Inúmeros editais, tentando resguardar a garantia de capacidade técnica da empresa participante da licitação, exigem atestados com quantitativos, quando não iguais, até maiores que os do objeto licitado, em detrimento à competitividade ou, com objetivo de dirigir a licitação para determinadas empresas.

Para aqueles serviços comuns, repetitivos e de domínio geral não há necessidade de comprovação em atestados, não representará, necessariamente, garantia o fato de se exigir experiência anterior.

b) Número de atestados:

Outro aspecto que deve ser combatido é o fato de restringir o número de atestados ou, obrigando muitas vezes, que todos os itens de maior relevância constem em apenas um contrato.

Na limitação no número de atestados, ocorre, muitas vezes, que o rol das exigências técnicas previstas enumera diversos tipos de obras ou serviços que não guardam necessariamente relação entre si, ou seja, o grau de dificuldade técnica não é estabelecido com base na execução do outro serviço concomitantemente, de modo que se foi executado na mesma obra, ou não, é irrelevante.

Itens que foram executados em uma ou duas obras ou se cada um foi executado em um contrato diferente, em nada altera a aptidão para o desempenho técnico das licitantes, bastando terem demonstrado a execução de tais serviços para possuírem a capacidade técnica exigida no certame.

A execução das quantidades mínimas definidas para determinado objeto, conforme as características da obra podem ser facilmente demonstradas com mais de um atestado técnico, uma vez que,

muitas vezes, são serviços repetitivos e a partição da quantidade exigida em nada interfere na capacidade técnica de quem os tenha executado.

Assim, se há exigência para comprovação, por exemplo, de 10.000m (objeto 20.000m) de pavimentação asfáltica, não há qualquer problema se essa extensão tenha sido, por exemplo, executada em 02 contratos (02 atestados) de 5.000m ou em um de 7.000m somado a outro de 3.000m, pois quem faz 3.000, faz 5.000 ou faz 10.000m. Já outro caso típico, seria aquele relacionado à construção de pontes ou viadutos, quem executou cinco viadutos de 40m de vão poderia realizar um de 200m? Seguramente que não, sob o ponto de vista técnico o de 200m exige maior preparo da empresa em pessoal, equipamentos, logística, etc., talvez aí se pudesse exigir 50% ou 70% em único atestado, ou seja, que tivesse executado, no mínimo, um viaduto de 100m ou 140m de vão.

De outra maneira, a empresa que realizou, em um contrato, pavimentação asfáltica e em outro, uma obra de drenagem profunda, muitas vezes com dimensões até maiores que aquelas previstas em determinado edital de uma licitação publicada, por que não poderia juntar os dois atestados? A exigência em único atestado é descabida.

Na estipulação de um número máximo de atestados como forma de comprovação da capacidade técnico-operacional, é preponderante o entendimento do Tribunal de Contas da União no sentido de que é ilegal tal limitação, por configurar infringência aos arts. 3º, § 1º, inciso I, e 30, inciso II e § 5º, da Lei federal nº 8.666/93 e ao art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal.

O número máximo de atestados ou certidões somente pode ser admitido se expressamente justificada a necessidade da exigência para a garantia da execução do contrato, a segurança e perfeição da obra ou do serviço, a regularidade do fornecimento ou o atendimento de qualquer interesse público.

c) Exigência peculiar:

A exigência detalhando excessivamente itens, ou incluindo peculiaridades sem qualquer significância para a melhoria na execução do objeto, visa dirigir o certame apenas para aquela empresa que, por qualquer razão mencionou no atestado aquele determinado item.

Portanto, qualquer exigência descabida, sem justificativa, serve apenas para restringir a participação de um maior número de empresas no certame licitatório em detrimento de uma melhor proposta para a Administração e está em desacordo com o previsto no art. 30, § 1º, I, da Lei nº 8.666/93.

Outra forma sutil que pode ensejar um caráter restritivo ou dirigido da licitação, conforme mencionado na questão anterior, ocorre quando a Administração exige, por exemplo, determinado volume (m³) de estruturas em concreto, porém, alguns atestados, podem ter sido elaborados em área (m²) e apresentados dessa maneira no certame licitatório. Deve ser exigida a adoção de um dos seguintes procedimentos:

- a comissão de licitação deverá, mediante diligência, solicitar aos proponentes a comprovação da equivalência entre as áreas e os volumes, específicos para a obra (empreendimento) correspondente ao item acervado, possibilitando assim, a comparação ou análise de coisas iguais; ou
- a comissão de licitação deverá solicitar aos responsáveis pelo projeto e orçamento, a equivalência entre área e volume para o objeto, possibilitando, da mesma maneira, a comparação ou análise de coisas iguais.

Quanto às parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo, a Lei exige que sejam definidas no instrumento convocatório (art. 30, § 2º).

É comum os editais definirem:

- o proponente deverá apresentar certidão atualizada de registro de Pessoa Jurídica expedida pelo Conselho Regional de Engenharia Arquitetura e Agronomia (Crea), ou por ele vistado e, indicação dos responsáveis técnicos da empresa; e
- apresentar atestado de capacidade técnica, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, atestando a potencialidade da empresa licitante em atividades compatíveis com o objeto desta licitação. Vê-se, porém, que não ficam definidas as parcelas de maior relevância técnica com as quais se define a capacidade técnica das empresas licitantes, se limitando a julgar a qualificação técnica com base em atividades compatíveis, sem definir, objetivamente, o que vem a ser tal compatibilidade.

Dessa maneira, se o edital estabelecer com qualificação técnica, parcelas sem relevância técnica e/ou valor significativo podem acabar por desclassificar uma proposta em detrimento do objetivo do processo licitatório, de selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração. Não basta, portanto, que os atestados técnicos exigidos sejam de atividades compatíveis com o objeto, pois isso já está implícito no próprio objetivo do procedimento, é preciso defini-las.

Exigências de qualificação exorbitantes revelam o caráter restritivo e contrário ao disposto no art. 37, XXI, da Constituição Federal de 1988, e nos arts. 3º, § 1º, I, e 30, incisos e seu § 1º, da Lei nº 8.666/93.

9.9 LAUDOS EMITIDOS POR ÓRGÃO ESPECÍFICO

A exigência de apresentação do laudo de demonstração por centros de pesquisa, laboratórios de ensaio e/ou engenheiro na área de engenharia eletrônica como comprovação de que os equipamentos atendem aos requisitos técnicos do Inmetro, exigidos nos editais, é tida como excessiva e contraria o princípio da legalidade previsto no *caput* do art. 3º da Lei nº 8.666/93 e inc. XXI do art. 37 da CRFB/88.

A análise desses dispositivos compete ao Inmetro, instituto vinculado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, criado pela Lei nº 5.966/73 cuja redação foi alterada pela Lei nº 9.933/99. Essa determina (art. 3º, inciso V) que cabe ao instituto a supervisão das atividades de Metrologia Legal em todo o território brasileiro.

Art. 3º O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial — Inmetro, autarquia vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, criado pela Lei nº 5.966, de 1973, é competente para:

[...]

III — exercer, com exclusividade, o poder de polícia administrativa na área de Metrologia Legal;

IV — exercer o poder de polícia administrativa na área de Avaliação da Conformidade, em relação aos produtos por ele regulamentados ou por competência que lhe seja delegada;

[...]

V — executar, coordenar e supervisionar as atividades de metrologia legal e de avaliação da conformidade compulsória por ele regulamentadas ou exercidas por competência que lhe seja delegada; (Redação dada pela Lei nº 12.545, de 2011).

[...]

Percebe-se, assim, que a legislação vigente estabelece mecanismos para garantir a eficiência dos produtos ofertados no mercado, através da fiscalização prévia, antes de sua comercialização pelo Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia e Normalização), o qual também possui a competência de garantir a eficácia dos equipamentos de monitoramento de trânsito.

O que se evidencia é que o Inmetro possui essa competência de forma exclusiva, podendo delegar somente aos credenciados pelo órgão. Ele a executa conforme as determinações da Portaria nº 115/98 em que há a seguinte previsão para os medidores de velocidade:

Considerando que os medidores de velocidade para veículos automotivos devem atender a especificações mínimas, de forma a garantir a sua confiabilidade metrológica;

Considerando as Recomendações da Organização Internacional de Metrologia Legal sobre o assunto, amplamente discutidas com os fabricantes nacionais, entidades de classe e organismos governamentais interessados, resolve baixar Portaria com as seguintes disposições:

Art. 1º Fica aprovado o **Regulamento Técnico Metrológico**, anexo à presente Portaria, **estabelecendo as condições a que devem satisfazer os medidores de velocidade para veículos automotivos.**
(grifo nosso)

Dessa forma, a avaliação de serviços tanto metrológicos como não metrológicos é feita pelo Inmetro, conforme se verifica nas Portarias nºs 115/98, de 29 de junho de 1998 e 201/06, de 21 de agosto de 2006, *in verbis*:

Portaria nº 115/98:

O Presidente do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), no uso de suas atribuições, conferidas pela Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973 e tendo em vista o disposto na alínea “a” do subitem 4.1, da Regulamentação

Metroológica aprovada pela Resolução n.º 11/88, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (CONMETRO);

Considerando que os medidores de velocidade para veículos automotivos devem atender a especificações mínimas, de forma a garantir a sua confiabilidade metroológica;

Considerando as Recomendações da Organização Internacional de Metrologia Legal sobre o assunto, amplamente discutidas com os fabricantes nacionais, entidades de classe e organismos governamentais interessados, resolve baixar Portaria com as seguintes disposições:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento Técnico Metroológico, anexo à presente Portaria, estabelecendo as condições a que devem satisfazer os medidores de velocidade para veículos automotivos.

Art. 2º Os medidores de velocidade para veículos automotivos, fabricados no Brasil ou importados, serão submetidos a verificação inicial, a partir de 01 de julho de 1998, tendo como pré-requisito a aprovação do respectivo modelo.

§ 1º Será admitida a continuidade do uso dos medidores de velocidade para veículos automotivos já instalados e em utilização, desde que os erros máximos apresentados por esses instrumentos, quando em serviço, se situem dentro dos limites estabelecidos no Regulamento Técnico Metroológico, ora aprovado.

§ 2º Admitir-se-á a fabricação de medidores de velocidade para veículos automotivos, com as características dos atualmente produzidos, até 30 de outubro de 1998.

Art. 3º A inobservância de preceitos desta Portaria, assim como de disposições do Regulamento Técnico Metroológico, ora aprovado, sujeitará os infratores à imposição das penalidades estabelecidas no artigo 9º, da Lei 5.966, de 11 de dezembro de 1973.

Art. 4º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Portaria nº 201/06:

[...]

Considerando a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 165, de 10 de setembro de 2004, que regulamenta a utili-

zação de Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito, nos termos do § 2º, do artigo 280, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 174, de 23 de junho de 2005, que altera e esclarece dispositivos da Resolução CONTRAN nº 165/04;

Considerando que os equipamentos que registram avanço de sinal de trânsito com avaliação da conformidade regulamentada, no âmbito da Portaria Inmetro nº 138, de 17 de dezembro de 1999, estão contidos na classe de Sistemas Automáticos Não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito;

Considerando a necessidade e a importância de avaliar a conformidade, no âmbito do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial — SINMETRO, da construção, da montagem e do funcionamento de Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito;

Considerando a necessidade de regulamentar os segmentos de fabricação, importação e comercialização de Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito, de modo a estabelecer regras equânimes e de conhecimento público, resolve baixar as seguintes disposições:

Art. 1.º Aprovar o Regulamento de Avaliação da Conformidade da Construção, da Montagem e do Funcionamento de Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito, anexo à esta Portaria e disponível no sítio <http://www.inmetro.gov.br> ou nos endereços descritos abaixo:

Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial — Inmetro

Divisão de Programas de Avaliação da Conformidade — DIPAC

Rua Santa Alexandrina, 416 — 8º andar — Rio Comprido — CEP 20261-232 — Rio de Janeiro/RJ

E-mail: dipac@inmetro.gov.br

Art. 2º Determinar que os Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito deverão ostentar o Selo de Identificação da Conformidade que caracteriza o registro, pelo Inmetro, da Declaração da Conformidade do Fornecedor.

Art. 3º Estabelecer que o registro da Declaração da Conformidade do Fornecedor de Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito será feito de acordo com o Regulamento de Avaliação da Conformidade, ora aprovado.

§ 1º O processo de registro da Declaração da Conformidade do Fornecedor será iniciado quando da entrega da documentação, disposta no item 6 do Regulamento de Avaliação da Conformidade, ora aprovado.

§ 2º Os registros da Declaração da Conformidade do Fornecedor terão início 90 (noventa) dias contados da publicação da presente Portaria.

Art. 4º Determinar que o registro da Declaração da Conformidade do Fornecedor, que será concedido pelo Inmetro, está vinculado exclusivamente ao modelo de Sistemas Automáticos Não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito, exposto no Memorial Descritivo (Anexo C), parte integrante deste Regulamento de Avaliação da Conformidade, ora aprovado.

Parágrafo único — Em caso de qualquer alteração no modelo, objeto do registro, deverá ser iniciado um novo processo de registro.

Art. 5º Estabelecer que os Sistemas Automáticos não Metrológicos de Fiscalização de Trânsito, fabricados, importados e/ou comercializados no País, deverão atender, a partir de 01 de março de 2007, aos requisitos estabelecidos no Regulamento de Avaliação da Conformidade, aprovado por esta Portaria.

Art. 6º Determinar que a fiscalização do cumprimento das disposições contidas nesta Portaria, em todo o território nacional, ficará a cargo do Inmetro e das entidades de direito público com ele conveniadas.

Art. 7º Revoga-se a Portaria Inmetro nº 138, de 17 de dezembro de 1999, e demais dispositivos em contrário.

Art. 8º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Diante do exposto, considera-se inquestionável a competência do Inmetro para aprovação de equipamentos metrológicos e não metrológicos.

Quanto às exigências dos equipamentos, há as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nºs 396/11, de 13 de dezembro de 2011, e 165/04, de 10 de setembro de 2004 (com as alterações dadas pela Resolução nº 174/05):

Resolução nº 396/11

[...]

Art. 3º O medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I — ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), atendendo à legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II — ser aprovado na verificação metrológica pelo INMETRO ou entidade por ele delegada;

III — ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

Resolução nº 165/04

[...]

Art. 2º O sistema automático não metrológico de fiscalização deve:

I — ter sua conformidade avaliada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), ou entidade por ele acreditada;

II — atender aos requisitos específicos mínimos para cada infração a ser detectada, estabelecidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Como se vê, a Resolução nº 396 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), de 13 de dezembro de 2011, considerando a necessidade de definir, padronizar e regulamentar os equipamentos metrológicos para registro de infração de trânsito, determina que esses equipamentos devem ser aprovados pelo Inmetro.

Já a Resolução nº 165, do mesmo órgão, de 10 de setembro de 2004, determina que os sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização também sejam avaliados pelo Inmetro.

Portanto resta inequívoco que a fiscalização do trânsito só poderá ser exercida com a utilização de equipamentos homologados pelo Inmetro, que é

o único órgão no país habilitado a estabelecer os requisitos de funcionamento desses equipamentos, sejam eles metrológicos ou não.

Dessa forma, qualquer outra documentação exigida, que vise comprovar o atendimento dos equipamentos à legislação vigente, demonstra ser excessiva e desnecessária, por afrontar competência exclusiva atribuída ao Inmetro. Sendo assim, a exigência não pode ser realizada em qualquer momento do procedimento licitatório, por contrariar o princípio da legalidade, previsto no *caput* do art. 3º da Lei nº 8.666/93, uma vez que a administração deve observar à legislação vigente no que concerne à fiscalização de equipamentos metrológicos, merecendo provimento a representação quanto a esse aspecto.

Fere ainda o inc. XXI do art. 37 da Constituição Federal de 1988, tendo em vista, nas licitações, somente devem ser exigidos os documentos necessários à garantia do cumprimento das obrigações contratuais:

Art. 37. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

XXI — ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

9.10 SIGILO DE DADOS CADASTRAIS DE CONDUTORES

O Poder Público não pode possibilitar o conhecimento por terceiros dos dados cadastrais dos condutores de veículos, pois essas informações são restritas, das quais apenas podem dispor os órgãos públicos, cuja atribuição assim o exige, e o próprio condutor/proprietário dos veículos.

Alguns editais trazem as seguintes expressões:

Após a validação dos registros, esses retornarão à empresa vencedora do certame, (...)

Os arquivos das imagens consistentes, com seus respectivos AITs (Autos de Infração de Trânsito) eletrônicos gerados, bem como das imagens inconsistentes e das cópias de segurança deverão ser mantidos e armazenados em perfeitas condições em dispositivos apropriados e seguros, em locais aprovados e com livre acesso do órgão de trânsito (...)

Os dispositivos e arquivos, incluindo as cópias de segurança e as imagens referidas acima, no todo ou em parte, em perfeitas condições, serão entregues ao órgão de trânsito ao final da vigência do contrato, ou a qualquer momento, quando por esse solicitados.

O município fornecerá o cadastro geral de veículos contendo as informações necessárias, em arquivo digital no formato "TXT", a partir do qual deverá ser providenciado os bancos de dados específicos para a aplicação.

Ou seja, se ficar caracterizada a possibilidade de a contratada ter acesso a informações restritas, pela redação do edital e/ou do contrato, isso tornará irregular o procedimento, e ilegal qualquer Edital.

O poder de polícia, inerente à atividade de fiscalização do trânsito, deve ser exercido exclusivamente pelo órgão público competente, por isso o controle de validade e a guarda das provas visuais (imagens), bem como o controle da correta execução contratual, não podem ser transferidos à iniciativa privada. Constitui obrigação da Administração realizar a emissão dos Autos de Infração, nos termos do artigo 21, inciso VI, combinado com os artigos 280, parágrafos 2º e 4º; 281 e 282, todos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

VI — executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

[...]

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

[...]

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

[...]

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

Esse é o mesmo entendimento extraído dos incisos VI e VII do art. 24 da Lei nº 9.503/07 (Código de Trânsito Brasileiro), bem como do *caput* do art. 37 e dos incisos IX e X do art. 93 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (princípios da impessoalidade, isonomia, moralidade e motivação), que seguem:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

VI — executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII — aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

[...]

Art. 37. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

Art. 93. Lei complementar, de iniciativa do Supremo Tribunal Federal, disporá sobre o Estatuto da Magistratura, observados os seguintes princípios:

IX — todos os julgamentos dos órgãos do Poder Judiciário serão públicos, e fundamentadas todas as decisões, sob pena de nulidade, podendo a lei limitar a presença, em determinados atos, às próprias partes e a seus advogados, ou somente a estes, em casos nos quais a preservação do direito à intimidade do interessado no sigilo não prejudique o interesse público à informação;

Tendo o contratado acesso aos dados pessoais dos munícipes, não há qualquer resguardo quanto à integridade dos dados e do sistema, que poderá sofrer vazamento ou alterações não condizentes com o escopo do serviço em sua concepção finalística, quais sejam: o controle e a fiscalização para conferir segurança ao trânsito.

9.11 DIRECIONAMENTO DO CERTAME

O edital estará irregular quando prever especificações técnicas excessivas para os equipamentos sem demonstração dos fatores de utilidade pública, que justifiquem tal necessidade; especificações essas que podem levar ao direcionamento do certame. Nesse sentido, citam-se as seguintes:

- a) Exigência que o equipamento deverá possuir GPS (Global Positioning System);
- b) Exigência que os equipamentos deverão estar aptos a funcionar com alimentação de 110/220 volts; e
- c) Exigência que a Lombada Eletrônica deverá gravar os dados relativos à velocidade de todos os veículos que passarem pela sua área de su-

pervisão discriminados por categoria classificados por velocidade (p. ex. de 0 a 199 km/h).

Cabe observar que a exigência de GPS seria coerente apenas se estiver relacionada a equipamentos fiscalizadores do tipo móvel, como radar estático ou embarcado em veículo, os quais tenham o objetivo de registrar o local de fiscalização.

Entretanto a inclusão de GPS para os equipamentos fiscalizadores fixos não possui justificativa lógica nem plausível. Não deve a Administração comprometer o erário com gastos desnecessários como os investidos em GPS para esses fiscalizadores. A finalidade dele é encontrada justamente na necessidade de localizar onde o equipamento encontra-se instalado. Sendo esses fixos, e seus locais determinados, não há motivo para se utilizar de um GPS.

Portanto está claro o entendimento de que a aquisição desses equipamentos com GPS, no caso, além de ser onerosa aos cofres públicos, também não apresenta qualquer justificativa para que seja exigida.

Quanto à exigência de os equipamentos estarem aptos a funcionar com alimentação de 110/220 volts, convém registrar que, na maioria dos Estados brasileiros, a voltagem padrão é de 110 volts, enquanto no Estado de Santa Catarina é de 220 volts, por isso é importante que essa informação conste do edital.

A produção de equipamentos com alimentação bivolt para atendimento exclusivo a essa licitação poderia elevar o custo dos equipamentos, gerando um fator de desigualdade entre os participantes e inibindo-os de participar no certame. Afinal, não existe razão para que equipamentos de rua sejam bivolt. Ainda não se tem notícias que a voltagem no Estado vai mudar, principalmente por não se vislumbrar interesse público em tal exigência.

A exigência, por exemplo, de uma Lombada Eletrônica gravar dados relativos à velocidade de todos os veículos que passarem pela sua área de supervisão, discriminados por categoria e classificados por velocidade (de 0 a 199km/h), é restritiva, uma vez que equipamentos desse tipo — que são fabricados por algumas poucas empresas (mercado restrito) — apresentam amplitudes de 0 a 322 km/h e de 1 a 322 km/h. Essas amplitudes estariam fora da licitação, pois não há razão de que seja medido o veículo a 0 km/h, dado o mínimo de uma via seria de 30km/h. Também não haveria justificativa para o máximo de 199 km/h.

Portanto essas exigências revelam-se restritivas, ferindo o princípio constitucional da economicidade, da isonomia e da busca pela melhor proposta para a Administração, além do previsto no art. 37, XXI, da CRFB/88, e no art. 3º da Lei nº 8.666/93.

Ao fazer exigências desnecessárias, o Contratante pode limitar o número de empresas capazes de atender tal gama de requisitos, o que é vedado pela Lei nº 8.666/93 em seus artigos 3º e 7º, §§ 5º e 6º. Tal procedimento é igualmente vedado pelos princípios da competitividade, legalidade, impessoalidade, razoabilidade, igualdade e busca pela melhor oferta para a Administração, presentes na Constituição Federal de 1988.

Conforme os dispositivos supracitados, transcritos a seguir:

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 nos casos de sociedades cooperativas, e estabeleçam preferências

[...]

Art. 7º [...]

§ 5º **É vedada a realização de licitação cujo objeto inclua bens e serviços sem similaridade ou de marcas, características e especificações exclusivas [...]**

§ 6º A infringência do disposto neste artigo implica a nulidade dos atos ou contratos realizados [...] (grifo nosso).

No mais, tem-se ainda o preconizado na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) sobre o tema:

Art. 37. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998).

[...]

XXI — ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que **assegure igualdade de condições a todos os concorrentes**, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as **exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações**. (grifo nosso)

É fundamental especificar a qualidade da imagem que se deseja de dia ou de noite, as margens de perdas previstas, o sigilo dos dados, os dados do veículo registrado, os períodos admitidos de não funcionamento. Sendo assim, os detalhes mínimos técnicos de como o prestador do serviço irá atender não é, de maneira alguma, o primordial nesta questão. A especificação técnica não pode reproduzir o catálogo/manual de determinado fornecedor.

9.12 PRAZO DE INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS

Outra maneira de restringir a participação do maior número possível de interessados ou direcionar o certame é o estabelecimento de prazos de instalação desnecessariamente exíguos, de maneira que somente aquela empresa que, por alguma razão, possui os equipamentos em estoque poderá oferecer proposta.

Manter estoques em níveis elevados acaba por imobilizar capital sem acrescentar valor aos produtos. Dinheiro custa muito caro para ficar na prateleira. Atualmente, as empresas costumam manter um estoque de segurança mínimo, até porque há diversidade de exigência por parte dos clientes.

Há necessidade de planejamento, dentro de um cronograma razoável, para a implantação gradativa dos equipamentos, possibilitando inclusive que eles possam ser fabricados nesse período.

Qualquer justificativa para instalação/entrega imediata de equipamentos, para cada um dos locais, deve ser muito bem fundamentada no projeto básico, com dados reais, conforme os estudos definidos pelo Contran.

9.13 OUTROS ASPECTOS DO EDITAL

Apenas a título de exemplificação, também devem ser observados, entre outros, os seguintes aspectos:

- ▶ **Índices econômicos** — Existência das devidas justificativas para a utilização dos índices contábeis, superiores aos usualmente aceitos, exigidos para fins de comprovação da boa situação financeira dos licitantes, afronta ao disposto no parágrafo 5º do art. 31 da Lei nº 8.666/93.
- ▶ **Dotação orçamentária** — Necessidade de indicação da dotação orçamentária com o detalhamento da função, subfunção, programa, ação e com o elemento de despesa, nos termos dos artigos 7º, § 2º, inc. III; 38, *caput*; 55, inc. V, todos da Lei nº 8.666/93, e do art. 5º, § 4º, da Lei Complementar nº 101/00.
- ▶ **Índices de reajustamentos** — Devem ser adotados índices de reajuste setoriais, caso existam; na ausência, utilizar o Índice Geral de Preços — Disponibilidade Interna (IGP-DI), que mede a evolução dos negócios, para os custos de aquisição.
- ▶ **Quadro permanente** — Não limitar a exigência de comprovação de vínculo empregatício ou societário de determinado profissional com a empresa licitante, admitindo a sua comprovação por contrato de prestação de serviços, regido pela legislação civil comum, apresentado na assinatura do contrato, em observância ao previsto no art. 30, inciso II e § 1º, da Lei nº 8.666/93; ofendendo o art. 3º, § 1º, inciso I da referida lei e o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988.
- ▶ **Subcontratação** — Estabelecer o que pode ou não subcontratar, deixando isso claro nos textos do Edital e da Minuta Contratual, em cumprimento aos artigos 44 e 72 da Lei nº 8.666/93, e aos princípios da isonomia, igualdade e publicidade previstos no art. 3º da referida lei.
- ▶ **Certificação ISO** — Não exigir que as empresas proponentes apresentem o certificado que comprove a existência e a implementação de Sistema de Gestão da Qualidade, em conformidade com a ISO

9001/08, ou do Programa de Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde (QSMS), uma vez que restringe a participação nos termos dos arts. 3º e 30, § 1º, I, da Lei nº 8.666/93, e 37, XXI, da Constituição Federal de 1988.

9.14 ANEXOS DO EDITAL

Constituem anexos do edital no mínimo os seguintes elementos:

- ▶ Projeto Básico: Projeto ou croqui do local, estudos, demonstrativos e análises dos acidentes, respeitando Anexo I, item A ou B, conforme o caso, da Resolução nº 396/11 do Contran);
- ▶ Histórico Descritivo das Medidas de Engenharia: Adotadas antes da e/ou antes da e após a instalação dos equipamentos, conforme o caso;
- ▶ Especificações técnicas dos equipamentos;
- ▶ Memorial Descritivo dos Serviços;
- ▶ Orçamento Detalhado; e
- ▶ Minuta do Contrato.

11 Disponibilização de estudos

De acordo com o art. 4º, § 6º, da Resolução nº 396/11 do Contran, os estudos técnicos com a indicação da necessidade de instalação, eficácia dos medidores e necessidade de remanejamentos devem estar disponíveis para a consulta de qualquer interessado, conforme a seguir:

[...]

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º e 5º devem:

I — estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II — ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) dos respectivos órgãos ou entidades.

III — ser encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito da União e aos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN) ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRADIFE), quando por eles solicitados.

Também, nos termos de normas próprias, os tribunais de contas e órgãos de controle interno poderão solicitar para análise os referidos estudos.

Esses estudos estão definidos no mesmo art. 4º:

[...]

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple,

no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4º Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

12 Contratação emergencial

O procedimento de contratação emergencial, por dispensa de licitação, somente poderá ser adotado se todas as providências forem realizadas em tempo hábil, e, comprovadamente, a ausência de operação efetiva dos equipamentos colocará em risco a segurança dos usuários das vias.

O sistema, por si só, não tem como características a essencialidade, a urgência ou a emergência. Alguns locais podem muito bem prescindir desses controladores sem qualquer problema. Tem-se, por exemplo, locais que, mesmo sem os equipamentos há mais de um ano, não aumentaram o número de acidentes, mesmo sem qualquer ação do Poder Público, como a de manter, eventualmente, agentes de trânsito em alguns locais.

A Lei de Licitações em seu art. 24, IV, dispõe acerca da possibilidade de contratação direta de bens e serviços em situações de emergência. Trata-se de contratação que não pode aguardar os procedimentos normais de licitação em razão da necessidade de atendimento imediato a certos interesses por força do princípio da continuidade do serviço público. Nessas situações haveria um grande prejuízo à sociedade se fosse necessário aguardar o desfecho de procedimento licitatório normal.

São pressupostos para a referida contratação: a demonstração de a via ser adequada para a eliminação de riscos e a verificação da potencialidade do dano caso o serviço não seja prestado.

No caso da contratação de serviços de fiscalização eletrônica, é necessária a realização em tempo hábil dos novos estudos e elementos necessários para a realização do novo contrato. Isso porque a ausência dessas medidas pode caracterizar a chamada emergência fabricada, que ocorre em razão da desídia do administrador público que deixou de tomar providências em tempo hábil para a realização do certame. Nesse sentido há o Prejulgado nº 1288 deste Tribunal de Contas:

A dispensa de licitação embasada no art. 24, IV, da Lei nº 8.666/93 só é cabível em situação de emergência ou calamidade, devidamente comprovada, que ponha em risco a segurança das pessoas. As disposições da Lei nº 8.666/93 relativas à dispensa de licitação devem ser interpretadas restritivamente, pois a regra geral é a realização do processo licitatório, consoante mandamento dos arts. 37, XXI, da Constituição Federal e 2º da citada Lei.

Dessa forma, não pode servir como justificativa o prazo contratual que esteja finalizando ou findo, uma vez que cabe ao administrador público a adoção de medidas para o lançamento de novo procedimento licitatório.

Deve-se, ainda, atentar às alegações de inúmeros acidentes acontecerem no local e da inexistência de equipamentos poder acarretar uma fatalidade. Vê-se que se constatados no local acidentes com o equipamento em operação, há necessidade de verificação da eficiência do sistema e de intervenções de engenharia, feitas no próprio local, para alterar a situação vigente.

É fundamental realizar em tempo hábil os novos estudos para averiguar todos os elementos necessários à realização de novo certame e novo contrato.

Qualquer justificativa para eventual contratação emergencial deve ser muito bem fundamentada, observando estudos definidos pelo Contran, com dados reais, para cada local.

Por fim, destaca-se que a contratação direta, com fundamento no inciso IV do art. 24 da Lei nº 8.666/93, deve ter prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da ocorrência da emergência, sendo vedada a sua prorrogação.

13 Dúvidas frequentes

1. Quando utilizar lombada eletrônica ou radar?

Resposta: Vai depender do local, do tipo de acidente, do quantitativo de transeuntes atravessando a via — se ocorre travessia próxima a escolas ou cortando uma via rápida — e da finalidade do dispositivo etc.

A lombada eletrônica somente deve ser utilizada após as devidas avaliações de sua necessidade e da possível eficácia, como em um local onde não seja tecnicamente recomendável a implantação de lombada física tradicional. A instalação da eletrônica é recomendada em vias urbanas junto às escolas, aos hospitais e a outros locais com movimento elevado de pedestres.

Já o avanço de sinal (Furão), controlador eletrônico de velocidade ou controlador de infrações em semáforo, ele precisa ser instalado em local onde comprova-se a necessidade de registrar a invasão da faixa de segurança, o excesso de velocidade e a passagem no sinal vermelho.

Ambos dispositivos podem ser implantados somente após adoção de medidas de engenharia que foram incapazes de solucionar o problema, e devido ao pleno atendimento ao contido no Anexo I da Resolução nº 396/11 do Contran.

2. Qual a dimensão do Projeto Básico para a implantação de controladores eletrônicos de trânsito?

Resposta: O Projeto Básico deve estar fundamentado, sobretudo, no atendimento integral ao contido no Anexo I da Resolução nº 396/11 do Contran, juntamente com o orçamento detalhado do sistema, devem estar o histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento; o projeto ou o croqui do local que deve conter a indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização; a assinatura do responsável pela elaboração do estudo técnico, habilitado pelo Crea; a assinatura do responsável técnico do órgão de trânsito, habilitado pelo Crea; e a assinatura do responsável pelo orçamento.

3. Quais os aspectos devem ser observados antes de decidir por implantar controladores eletrônicos de trânsito?

Resposta: Primeiro, analisar o número de acidentes e suas causas; em seguida, realizar as medidas de engenharia pertinentes, avaliar a eficácia das medidas implementadas e preencher adequadamente os Itens A e/ou B do Anexo I da Resolução nº 396/11 do Contran.

4. Como devem ser compostos e demonstrados os valores para os serviços e equipamentos?

Resposta: O orçamento deve possuir avaliação adequada dos preços unitários dos componentes de cada equipamento, detalhando equipamentos, depreciação, instalação, operação e valores compostos para serviços eventuais. A estrutura de orçamento — o qual deve aparecer detalhado — deve prever a composição dos valores relativos a materiais, escritório, pessoal, equipamentos (com seus diversos componentes), serviços de instalação, serviços de manutenção, aferição, impostos, lucro, depreciação e remanejamentos e vandalismo para os quais todos os serviços envolvidos devem ser adequadamente compostos e demonstrados, entre outros.

5. O que significam medidas de engenharia antes da instalação dos dispositivos?

Resposta: Conforme determina a Resolução nº 396/11, Anexo I, do Contran, há necessidade de histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação dos equipamentos, para o caso de novo local e histórico descritivo das medidas de engenharia — adotadas antes da e após a instalação dos equipamentos —, para locais já instalados, cujas medidas atendem, entre outros aspectos, à análise e implantação / adequação de sinalização; às calçadas; ao meio-fio; à pavimentação; às cercas; e à lombada física.

6. Como elaborar editais não restritivos?

Resposta: Devem ser elaborados em observância aos princípios e às regras da licitação, o que significa não exigir qualificação exorbitante por meio de quantitativos mínimos já realizados ou pelo número de atestados, pelas especificações técnicas excessivas para os equipamentos sem demonstração dos fatores de utilidade pública, que justifiquem tal necessidade. Dependem

do das especificações, pode ser caracterizado o direcionamento ou o caráter restritivo do edital, como nos seguintes casos: exigência de equipamento que deverá possuir GPS (do inglês Global Positioning System); exigência de equipamentos que deverão estar aptos a funcionar com a alimentação de 110/220 volts; e exigência de Lombada Eletrônica que deverá gravar os dados relativos à velocidade de todos os veículos que passarem pela sua área de supervisão, discriminados por categoria e classificados por velocidade (p. ex. de 0 a 199km/h).

7. Como definir o prazo para instalação?

Resposta: Há necessidade de planejamento, dentro de um cronograma razoável, para a implantação gradativa dos equipamentos, possibilitando inclusive que eles possam ser fabricados nesse período.

Qualquer justificativa para instalação / entrega imediata de equipamentos, para cada um dos locais, deve ser muito bem fundamentada no projeto básico, com dados reais, conforme os estudos definidos pelo Contran.

8. Como proceder após a implantação dos dispositivos?

Resposta: Sempre que os estudos técnicos do modelo, constante no item B do Anexo I — que trata do monitoramento da eficácia dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade do tipo fixo —, constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa, recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

9. Como proceder para a instalação de dispositivo, mediante novo contrato, em local onde já havia dispositivo instalado?

Resposta: Primeiro, é preciso avaliar a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo nos locais onde esses equipamentos já operavam; ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple no mínimo o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

Segundo, tem que existir a definição clara da substituição ou não dos dispositivos ou equipamentos na nova licitação (no novo contrato).

10. É possível realizar a contratação emergencial?

Resposta: A Lei de Licitações em seu art. 24, IV, dispõe acerca da possibilidade de contratação direta de bens e serviços em situações de emergência. Trata-se de contratação que não pode aguardar os procedimentos normais de licitação em razão da necessidade de atendimento imediato a certos interesses por força do princípio da continuidade do serviço público. Nessas situações haveria um grande prejuízo à sociedade se fosse necessário aguardar o desfecho de procedimento licitatório normal.

Não pode servir como justificativa o prazo contratual que esteja finalizando ou findo, uma vez que cabia ao administrador público a adoção de medidas para o lançamento de novo procedimento licitatório.

Deve-se, ainda, atentar às alegações de inúmeros acidentes acontecerem no local e da inexistência de equipamentos poder acarretar uma fatalidade. Vê-se que se constatados no local acidentes com o equipamento em operação, há necessidade de verificação da eficiência do sistema e de intervenções de engenharia, feitas no próprio local, para alterar a situação vigente.

É fundamental realizar em tempo hábil os novos estudos para averiguar todos os elementos necessários à realização de novo certame e novo contrato.

Qualquer justificativa para eventual contratação emergencial deve ser muito bem fundamentada, observando estudos definidos pelo Contran, com dados reais, para cada local.

Por fim, destaca-se que a contratação direta, com fundamento no inciso IV do art. 24 da Lei nº 8.666/93, deve ter prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da ocorrência da emergência, sendo vedada a sua prorrogação.

14 Conclusão

A edição deste material orientativo pretende servir de base para que a Administração Pública possa realizar, em defesa do erário e dos cidadãos, o serviço de controle eletrônico do trânsito. Se comprovada necessidade, como qualquer outro serviço de cunho social, ele deve contemplar o atendimento às necessidades locais, independentemente da vinculação dos recursos destinados para tal fim.

Não se pretendeu aqui esgotar o assunto muito menos contemplar, exaustivamente, todos os aspectos legais, pois a análise do Tribunal de Contas, no caso concreto, poderá evidenciar outras impropriedades que possam ensejar orientações ou determinações de correção nos procedimentos.

Como ficou demonstrado, é preciso comprovar a necessidade de instalação dos equipamentos, mediante adequados estudos e projetos básicos — que devem seguir o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as normas emanadas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) —, orçamento com detalhamento dos preços e elaboração do edital sem especificações técnicas restritivas, entre outros aspectos contratuais.

Deve estar sempre presente no Edital a característica de essencialidade do serviço, o qual, se esse assim for considerado, deverá ser prestado independentemente da fonte de receitas para tal fim. Ou seja, não deve ser pensado o sistema como lucrativo, nem mesmo autossuficiente.

A utilização de controladores eletrônicos não é a primeira nem a principal iniciativa para resolver problemas ou acidentes de trânsito, mas ocorrerá somente depois de adequadamente analisadas as causas e os tipos de acidentes, e de adotadas todas as medidas de engenharia possíveis (devidamente comprovadas), a exemplo da sinalização horizontal e vertical, da execução de calçadas e de meio-fios, da regular pavimentação da via, da previsão de cercas e da implantação de lombada física etc. Se essas medidas, adequadamente acompanhadas e analisadas, não surtirem resultados, procede-se

às etapas: preenchimento do Anexo I, itens A e B, da Resolução nº 396/11 do Contran, elaboração do orçamento detalhado e do edital.

Em síntese, precisa ser verificada, para o perfeito atendimento à legislação e às normas próprias, a existência dos seguintes aspectos:

- ▶ definição clara da necessidade, mediante criteriosos estudos técnicos, seguindo normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);
- ▶ elaboração de adequado Projeto Básico com estudos técnicos e análise completa dos acidentes nos locais previstos para a instalação;
- ▶ orçamento com avaliação adequada dos preços unitários dos componentes de cada equipamento, que detalhe equipamentos, depreciação, instalação, operação e valores compostos para serviços eventuais de remanejamento e de vandalismo;
- ▶ projeto e orçamento com a regular Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) de seu autor e assinatura em todos os elementos;
- ▶ histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação dos equipamentos no caso de novo local;
- ▶ histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da e após a instalação dos equipamentos no caso de locais já instalados;
- ▶ prazo adequado à amortização dos equipamentos, evitando prazos com possibilidade de prorrogação, sem o devido ajuste com os valores já amortizados;
- ▶ eventual previsão de prorrogação contratual, com regras para a redução dos valores já amortizados no primeiro período do contrato, inclusive daqueles correspondentes à instalação;
- ▶ prazo contratual de 48 (quarenta e oito) meses, sem prorrogação, desde que haja ação/projeto constante do PPA;
- ▶ indicação clara do crédito em que correrá a despesa, com a classificação funcional programática completa (função, subfunção, programa e ação) e o elemento de despesa;
- ▶ não remuneração da contratada por quantidade de multas emitidas ou cobradas;
- ▶ impossibilidade de a contratada ser responsável pela emissão do Auto de Infração de Trânsito, e de ter conhecimento de dados dos condutores;
- ▶ previsão de aferição periódica dos equipamentos por órgão regulamentar (Inmetro);

- ▶ previsão do controle e do acesso a todos os dados do sistema pelo Poder Público contratante;
- ▶ existência de ações efetivas para a educação no trânsito por parte do órgão contratante;
- ▶ elementos já instalados com definição clara da sua substituição ou não quando de um novo processo licitatório; e
- ▶ editais elaborados de maneira a não restringir a participação de fornecedor(es), em observância aos princípios que regem à matéria (licitação) e às regras da Lei de Licitações.

Portanto não basta alguém imaginar que precisa ou mesmo desejar um sistema de controle de trânsito com os referidos dispositivos eletrônicos, é preciso comprovar a necessidade, e ter em mente a contratação da proposta mais vantajosa.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. **Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966**. Regulamenta o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5194.htm>. Acesso em: 2 de jul. 2012.

_____. **Lei nº 6.496, de 07 de dezembro de 1977**. Institui a “Anotação de Responsabilidade Técnica” na prestação de serviços de Engenharia, de Arquitetura e Agronomia. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6496.htm>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <<http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/19/1997/9503.htm>>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 146, de 27 de agosto de 2003**. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (alterada pelas

Resoluções nº 165/04, nº 202/06 e nº 214/06). Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_146_03_CONSOLIDADA.pdf>. Acesso em: 2 de jul. 2012.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 165, de 10 de setembro de 2004**. Regulamenta a utilização de sistemas não metrológicos de fiscalização, nos termos do § 2º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro. Em vigor a partir de 23/09/2004. Disponível em: <http://denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao165_04.doc>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 214, de 13 de novembro de 2006**. Altera o art. 3º e o Anexo I, acrescenta o art. 5º A e o Anexo IV à Resolução Contran nº 146/03 e dá outras providências. Esteve em vigor até 21/12/2011. Disponível em: <www.denatran.gov.br/download/.../RESOLUCAO_%20214.doc>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011**. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Em vigor a partir de 22/12/2011. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_396_11.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Edital 0471/09-00**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=1624>>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP). **Orientação Técnica OT IBR-001/2006** — Projeto Básico. Ibraop: Foz do Iguaçu, 2006. Disponível em: <http://www.ibraop.org.br/media/orientacao_tecnica.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2012.

_____. Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). **Portaria nº 115, de 29 de junho de 1998**. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC000537.pdf>>. Acesso em: 3 set. 2012.

_____. Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). **Portaria nº 201, de 21 de agosto de 2006**. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001057.pdf>>. Acesso em: 3 set. 2012.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos**. 12. ed. São Paulo: Dialética, 2008, p. 405.

JUSTEN FILHO. Op.cit.. 14. ed. São Paulo: Dialética, 2010, p. 463.

NIEBUHR, Joel de Menezes. **Licitação Pública e Contrato Administrativo**. Curitiba: Zênite, 2008, p. 171.

OLIVEIRA, Pedro Jorge Rocha de. **Obras públicas: Tirando suas dúvidas**. 1. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2010, p. 72.

SANTA CATARINA. Tribunal de Contas do Estado. **Prejulgados 1989/2009**. Edição consolidada, revista e ampliada. Florianópolis: Tribunal de Contas, 2009.

SANTA CATARINA. Tribunal de Contas do Estado. Consulta. **Processo nº ELC 10/00614945**. Relator: Conselheiro Salomão Ribas Junior. Florianópolis, 22 de agosto de 2012. Disponível em: <<http://www.tce.sc.gov.br/web/menu/processo>>. Acesso em 3 set. 2012.

TRIBUNAL DE CONTAS DE SANTA CATARINA

Assessoria de Comunicação Social

Divisão de Publicações

SUPERVISÃO	Conselheiro Luiz Roberto Herbst
TEXTOS	Pedro Jorge Rocha de Oliveira (coordenador) Denise Regina Struecker João Roberto de Sousa Filho Marivalda May Michels Steiner Rodrigo Duarte Silva
REVISÃO	Márcia Regina Barreto Moraes
PLANEJAMENTO GRÁFICO	Ayrton Cruz

Diretoria de Controle de Licitações e Contratações (DLC)

DIRETOR	Marcelo Brognoli da Costa
COORDENADOR TÉCNICO	Alysson Mattje
COORDENADORA TÉCNICA	Flávia Letícia Fernandes Baesso Martins

Equipe Técnica

COORDENAÇÃO	Pedro Jorge Rocha de Oliveira Denise Regina Struecker João Roberto de Sousa Filho Marivalda May Michels Steiner Rodrigo Duarte Silva
-------------	---

Lombada
Eletrônica



TRIBUNAL
DE CONTAS
DE SANTA
CATARINA