



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA
SECRETARIA DE LICITAÇÕES E GESTÃO DE CONTRATOS
SUBSECRETARIA DE LICITAÇÕES E COMPRAS

Ref.: Concorrência Pública Presencial nº 029/2025 – Processo Administrativo Eletrônico nº 16.787/2025

Assunto: Resposta à Impugnação

Impugnante: LZX PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DE BENS LTDA.

A SECRETARIA DE LICITAÇÕES E GESTÃO DE CONTRATOS (SELICON), por intermédio da SUBSECRETARIA DE LICITAÇÕES E COMPRAS (SELICON/SSLICOM), vem, apresentar **RESPOSTA À IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 029/2025**, protocolada pela empresa LZX PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DE BENS LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 76.543.107/0001-48, pelas razões de fato e de direito que passa a expor.

I. DO RELATÓRIO

Trata-se de impugnação ao Edital da Concorrência Pública nº 029/2025, apresentada tempestivamente pela sociedade empresária LZX PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO DE BENS LTDA, com fundamento no artigo 164 da Lei nº 14.133/2021. A data de abertura do certame está designada para o dia 26 de março de 2026, e o protocolo foi efetuado em 23 de março de 2026, observando o prazo legal de até 3 (três) dias úteis anteriores à sessão.

Registre-se, por oportuno, que a mesma Impugnante já havia anteriormente apresentado impugnação ao referido Edital, a qual foi parcialmente acolhida pela Administração, com a promoção das devidas adequações. Na presente manifestação, contudo, verifica-se que a maior parte dos questionamentos ora suscitados já foi devidamente analisada e respondida em oportunidade anterior, não sendo apresentados elementos novos aptos a ensejar a revisão dos entendimentos já consolidados.



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

A Impugnante estrutura sua peça em doze questionamentos principais, por meio dos quais alega a existência de supostas irregularidades e vícios que, em seu entendimento, comprometeriam a legalidade, a isonomia, a competitividade e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública.

De forma sumarizada, os pontos levantados pela Impugnante são os seguintes:

- I)** Falhas e omissões no estudo econômico-financeiro e na definição da remuneração de referência, com desdobramentos sobre a ausência de um Fluxo de Caixa Descontado (FCD), a falta de clareza nos custos do Transporte sob Demanda (DRT), a subavaliação dos investimentos em garagem, pontos de parada e sistemas tecnológicos, a incompatibilidade do valor residual dos veículos e a incompletude da estrutura de custos;
- II)** Necessidade de reavaliação do método de remuneração, criticando o modelo de reembolso baseado em "Demonstrações Contábeis Críveis" e a forma de aplicação do desconto da proposta;
- III)** Indevida ingerência do modelo de remuneração sobre a estrutura de capital da Concessionária, questionando a exigência de autorização prévia do Poder Concedente para operações de endividamento;
- IV)** Falha de modelagem decorrente da segregação da bilhetagem eletrônica, apontando a ausência de garantias contratuais suficientes para mitigar os riscos sistêmicos criados;
- V)** Ausência de composição específica dos custos de 22 veículos M2 adaptados para usuários com Transtorno do Espectro Autista (TEA) e mobilidade reduzida;
- VI)** Excessiva onerosidade e desproporção das Cláusulas 15.10 e 15.13 da Minuta de Contrato, que estabelecem prazos para reação ao inadimplemento do Poder Concedente;
- VII)** Ausência de definição procedimental para as "Demonstrações Contábeis Críveis", gerando insegurança jurídica no mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro;



- VIII) Restrição indevida da indenização por encampação na Cláusula 15.4.1 da Minuta de Contrato;
- IX) Limitação indevida da indenização posterior à caducidade na Cláusula 15.7.3 da Minuta de Contrato;
- X) Fragilidades na matriz de riscos, com alocação incongruente de responsabilidades e omissões relevantes;
- XI) Desproporção da multa compensatória prevista no item 14.5 do Edital e na Cláusula 14.5 da Minuta de Contrato;
- XII) Inadequação da garantia de proposta prevista no item 7.14.2 do Edital, cujo valor é considerado irrisório frente à complexidade da concessão.

Ao final, a Impugnante requer o acolhimento da impugnação para que sejam sanados os vícios apontados, com a consequente suspensão do certame, retificação do Edital e seus Anexos, e a republicação do instrumento com reabertura de prazo.

Passa-se, portanto, à análise pormenorizada de cada um dos pontos arguidos.

II. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

II.1. Das Alegadas Falhas e Omissões no Estudo Econômico-Financeiro

A Impugnante dedica a maior parte de sua peça para questionar a robustez e a completude da modelagem econômico-financeira, dividindo sua crítica em sete subitens. Contudo, como se demonstrará, os argumentos partem de uma premissa interpretativa equivocada sobre a natureza do modelo de remuneração adotado, que não se baseia em uma tarifa fixa ofertada pelo licitante, mas sim em um sistema de **remuneração por custo incorrido (reembolso)**, auditado e ajustado periodicamente, sobre o qual incide o desconto ofertado na licitação como fator de competição.

a) Sobre a ausência de apresentação de Fluxo de Caixa Descontado (FCD)

A Impugnante alega que a ausência de um estudo financeiro detalhado, materializado em um Fluxo de Caixa Descontado (FCD) para os 15 anos da concessão, compromete a avaliação da viabilidade do projeto. Aponta, ainda, uma suposta contradição no



fato de o Edital, em sua versão original, exigir a apresentação de um FCD (ou FCFF) pelos licitantes, exigência essa que foi posteriormente suprimida.

O argumento é improcedente. A modelagem econômico-financeira desta concessão não se estrutura sobre o critério de menor tarifa ou maior outorga, modelos nos quais o FCD se torna a ferramenta central para o licitante projetar receitas e custos ao longo do prazo contratual e, a partir daí, formular sua proposta.

No presente certame, o modelo adotado é o de **remuneração por quilômetro rodado**, cujo valor de referência é calculado com base em uma detalhada planilha de custos (o Modelo de Apuração de Custos - MAC, Anexo I.H) e cujo pagamento efetivo se dará por meio de um mecanismo de reembolso de custos reais e auditados, conforme previsto no Anexo I.M, que trata da apuração do equilíbrio econômico-financeiro por meio das Demonstrações Contábeis Críveis (DCC).

Nessa sistemática, a Administração não fixa uma remuneração estática e imutável, mas sim uma **metodologia de apuração e ressarcimento**. O critério de julgamento, por sua vez, é o **maior desconto** sobre essa remuneração apurada. Portanto, a competição não se dá sobre a estimativa de fluxo de caixa futuro, mas sobre a **eficiência operacional** que cada licitante acredita poder alcançar em relação aos custos de referência, traduzida no percentual de desconto que está disposto a oferecer.

A decisão de suprimir a exigência de apresentação do FCD pelos licitantes, longe de ser uma admissão de falha, foi um ato de aperfeiçoamento do Edital, alinhando as exigências de qualificação com a lógica do modelo de remuneração. Uma vez que o licitante não será remunerado com base em suas projeções, mas sim com base em seus custos reais e auditados (acrescido da remuneração do capital e subtraído o desconto), a exigência de um FCD se tornaria um exercício meramente formal e desprovido de eficácia prática para o julgamento da proposta.

A viabilidade da concessão é demonstrada não por um FCD estático, mas pela **própria estrutura do contrato**, que garante à futura concessionária o ressarcimento de seus custos operacionais e o retorno sobre seus investimentos, desde que eficientemente incorridos e devidamente comprovados.



A transparência reside na clareza dos Anexos I.H, I.I, I.J, I.K, I.L e I.M, que detalham exaustivamente como cada componente de custo e investimento será calculado, apurado e remunerado ao longo do contrato. A segurança do licitante não está em um FCD elaborado pela Administração, mas na garantia contratual de que seus custos serão cobertos.

b) Sobre a ausência de clareza nos custos do Transporte sob Demanda (DRT)

A Impugnante questiona a ausência de estudos detalhados e projeções de custos para a implantação do Sistema de Transporte Coletivo sob Demanda (DRT), classificando a obrigação como um risco de precificação incerta.

O apontamento é improcedente. O DRT, conforme reconhecido pela própria Impugnante e destacado na resposta a esclarecimentos anteriores, é uma solução de natureza inovadora. Impor um orçamento prévio, rígido e detalhado para uma tecnologia ainda em desenvolvimento e com poucas aplicações em larga escala no país seria uma medida que inibiria a inovação e engessaria a solução. A Administração estaria fixando custos sobre premissas frágeis, o que poderia levar a um serviço de baixa qualidade ou a um custo superestimado.

A modelagem adotada, ao contrário, é a que melhor fomenta a eficiência e a inovação, ao mesmo tempo em que protege a Concessionária. O Edital (Anexo I.E) estabelece as diretrizes e os requisitos funcionais do sistema, mas transfere à Concessionária, que deterá a expertise técnica e operacional, a tarefa de estudar e propor a melhor forma de implementação.

Ademais, o Anexo I.I (Regras para utilização do MAC) é explícito ao garantir que todos os custos e investimentos relacionados a novas tecnologias, como o DRT, serão integralmente ressarcidos após sua efetiva implantação e comprovação via DCC.

O Anexo I.I dispõe que: "*A modelagem também permite garantir que investimentos (CAPEX) em tecnologias embarcadas nos ônibus, como o transporte sob demanda e outras, sejam ressarcidos ao longo do tempo da concessão (...) e também tenham a justa remuneração de capital próprio (...). Na ausência de tal estimativa no presente edital, os investimentos deverão compor as rubricas de máquinas, equipamentos e instalações*



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

quando de sua ocorrência para apuração do equilíbrio econômico-financeiro nos termos do anexo I.M."

Portanto, não há risco para o licitante. O que há é uma obrigação de inovar, com a segurança de que os custos para tal serão cobertos pelo contrato.

c), d) e e) Sobre a subavaliação dos custos de garagem, pontos de parada e sistemas tecnológicos

Nestes três pontos, a Impugnante utiliza a mesma linha de raciocínio: realiza cálculos próprios para estimar o que considera ser o investimento necessário para as garagens, os pontos de parada e a tecnologia exigida, e conclui que os valores implícitos nas rubricas de remuneração e depreciação da planilha de referência (Anexo I.J) são insuficientes.

A argumentação, nos três casos, é manifestamente improcedente e decorre da mesma falha de interpretação já apontada. A Impugnante trata os coeficientes e valores da planilha de remuneração de referência como se fossem um teto ou um valor fixo de remuneração para esses itens. Isso está incorreto.

O modelo de remuneração da concessão é de reembolso de custos, não de pagamento por valores fixos pré-definidos. Os coeficientes utilizados no Anexo I.J para calcular o valor de referência (sobre o qual incidirá o desconto da proposta) são proxies, ou seja, estimativas iniciais para compor um valor global de referência para o certame. A remuneração efetiva e final desses investimentos não será o valor resultante da aplicação desses coeficientes.

Conforme exhaustivamente detalhado nos Anexos I.I e I.M, os custos reais de aquisição, implantação e manutenção de todos os ativos da concessão (garagens, abrigos, sistemas tecnológicos, etc.) serão apurados anualmente por meio das Demonstrações Contábeis Críveis (DCC), que são os registros contábeis da Concessionária, auditados por empresa independente. O valor efetivamente gasto (desde que de forma eficiente e comprovada) será a base para o cálculo da depreciação e da remuneração do capital.

O Anexo I.I é inequívoco ao tratar de investimentos não detalhadamente estimados no edital: *"Na ausência de tal estimativa no presente edital, os investimentos deverão compor as rubricas de máquinas, equipamentos e instalações quando de sua*



ocorrência para apuração do equilíbrio econômico-financeiro nos termos do anexo I.M. Isso implica que, caso o saldo previsto na rubrica seja insuficiente ao longo da apuração via MAC, será realizado o devido ressarcimento até a primeira apuração do equilíbrio econômico-financeiro, bem como a revisão do índice de consumo e remuneração das respectivas rubricas para fins de apuração periódica via MAC."

Dessa forma, os complexos cálculos apresentados pela Impugnante para demonstrar a suposta insuficiência dos valores são irrelevantes, pois partem da premissa falsa de que aqueles valores da planilha de referência são fixos. Não são. O contrato assegura a remuneração com base nos custos reais e auditados, eliminando o risco de subavaliação.

f) Sobre a incompatibilidade do valor residual dos veículos

A Impugnante questiona a metodologia de cálculo do valor residual dos veículos, que utiliza como proxy o valor do IPVA, alegando que os percentuais resultantes (35% a 40%) são incompatíveis com as práticas de mercado (que adotariam entre 10% e 15%).

O questionamento é improcedente. A escolha da metodologia para estimar o valor residual de um ativo é um ato discricionário da Administração, desde que pautado por critérios objetivos, transparentes e defensáveis. A metodologia adotada, descrita no Anexo I.I, é precisamente isso.

Ao utilizar a base de dados do IPVA, que por sua vez se baseia nos valores da Tabela FIPE para o Estado de Minas Gerais, a Administração está se valendo de uma fonte de dados oficial, pública e que reflete a realidade do mercado local de veículos usados.

Criticar essa metodologia em favor da adoção de percentuais genéricos utilizados em outras cidades ou por associações setoriais (como a ANTP) é trocar um critério específico e data-driven por uma estimativa abstrata e descontextualizada.

As condições de mercado, o estado das vias e a demanda por ônibus usados em Juiz de Fora podem ser diferentes das de São Paulo ou Belo Horizonte. Portanto, utilizar uma base de dados local (IPVA/FIPE) é uma abordagem tecnicamente mais robusta e precisa do que simplesmente importar um percentual.

A metodologia é transparente (descrita no Anexo I.I) e busca refletir o valor econômico real do ativo ao final de sua vida útil na concessão, evitando distorções no cálculo



da depreciação. Trata-se de uma escolha metodológica legítima e bem fundamentada, atenta à **prevenção de ganhos de capital não tarifários**.

g) Sobre a incompletude da estrutura de custos e defasagem metodológica

Por fim, a Impugnante alega que a planilha de custos adotada é incompleta e metodologicamente defasada, especialmente por não seguir o modelo da ANTP.

O argumento é improcedente. Não existe qualquer dispositivo legal que obrigue a Administração Pública a adotar, de forma vinculada, a metodologia de cálculo de custos de uma associação privada, por mais respeitável que seja.

A Administração possui discricionariedade para elaborar seu próprio modelo de apuração de custos, desde que o faça de forma motivada, transparente e que o modelo seja suficiente para garantir a correta remuneração do serviço e a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

É exatamente o que ocorre no presente Edital. A estrutura de custos, detalhada nos Anexos I.H e I.J, é abrangente e cobre todos os componentes relevantes da operação. Mais importante ainda, como já repetido, o modelo é complementado por um robusto mecanismo de revisão e ajuste anual com base nos custos reais auditados (DCCs), conforme Anexo I.M. Esse mecanismo de "encontro de contas" anual é a maior garantia de que todos os custos efetivos e legítimos serão contemplados, tornando secundária a discussão sobre a formatação inicial da planilha de referência.

O modelo editalício não só é completo como é moderno, pois mitiga o risco de precificação para o licitante e garante que a remuneração reflita a realidade da operação, protegendo a Concessionária de defasagens e o Poder Público de pagamentos excessivos.

II.2. Da Reavaliação do Método de Remuneração

A Impugnante critica o modelo de remuneração por reembolso, alegando que ele seria "inusual" e que a aplicação do desconto sobre o custo real apurado representaria uma dupla penalização à eficiência da Concessionária.

O argumento é totalmente improcedente. O modelo de remuneração por reembolso de custos (ou "cost-plus") com competição baseada em desconto é uma abordagem



moderna e eficaz para contratos de concessão complexos e de longo prazo. Seu principal objetivo é mitigar o risco de estimativa de custos para o parceiro privado, o que tende a resultar em propostas mais competitivas (menores prêmios de risco embutidos) e a garantir a sustentabilidade financeira do serviço.

A alegação de que a aplicação do desconto sobre o custo apurado configuraria uma “dupla penalização” não merece prosperar, pois decorre de equivocada compreensão do mecanismo adotado.

O desconto incidente está diretamente relacionado à margem de lucro da Concessionária e resulta de decisão estratégica tomada no âmbito competitivo da licitação. Ao apresentar proposta mais vantajosa para a Administração Pública, a licitante, de forma voluntária, opta por reduzir sua rentabilidade com o objetivo de ampliar sua competitividade no certame.

Ressalte-se que os custos operacionais são integralmente considerados e assegurados no modelo, não sendo afetados pelo desconto ofertado. Assim, não há qualquer comprometimento da adequada cobertura dos custos necessários à prestação do serviço.

Nessa perspectiva, o desconto não configura penalização, mas tão somente expressão da livre estratégia concorrencial da licitante, refletindo sua disposição em reduzir a margem de lucro para viabilizar a contratação.

Não procede a alegação de “dupla apropriação da eficiência”. Ao contrário do que sustenta a Impugnante, o próprio desenho contratual foi estruturado para incentivar ganhos de eficiência por parte da Concessionária. Nos termos do Anexo I.P, caso a empresa execute o contrato de forma eficiente e obtenha redução de custos ao longo dos períodos, poderá se apropriar de 95% da economia gerada, sendo apenas 5% compartilhado com o Poder Público. Trata-se, portanto, de mecanismo que assegura incentivos econômicos robustos à busca contínua por eficiência operacional.

Dessa forma, não há qualquer duplicidade de apropriação. O modelo distingue claramente: (i) o desconto ofertado na proposta, que constitui elemento competitivo e critério de julgamento da licitação; e (ii) os ganhos de eficiência auferidos durante a execução contratual, majoritariamente apropriados pela Concessionária.



Assim, o arranjo adotado não apenas preserva, como reforça os incentivos à eficiência, ao passo que a aplicação do desconto representa a própria essência do critério de julgamento, nos termos da cláusula 8.1.1 da minuta contratual.

II.3. Da Suposta Indevida Ingerência sobre a Estrutura de Capital

A Impugnante se insurge contra a exigência, contida no Anexo I.L, de que as operações de endividamento para as quais se pretenda o ressarcimento da despesa financeira sejam previamente autorizadas pelo Poder Concedente.

A exigência é plenamente justificada e legal. Trata-se de uma cláusula de governança e proteção do interesse público, e não de uma "indevida ingerência". Como a própria modelagem financeira estabelece (Anexo I.L), o custo do capital de terceiros (Kd), ou seja, os juros e despesas de financiamentos obtidos para a aquisição de ativos da concessão, será ressarcido à Concessionária.

Isso significa que o custo do financiamento obtido pelo parceiro privado é um custo que será, ao final, suportado pelo sistema e pelo Poder Público. Diante disso, é não apenas razoável, mas imprescindível, que a Administração tenha um mecanismo por *benchmarks* de mercado para assegurar que a Concessionária buscará as condições de financiamento mais vantajosas possíveis no mercado (menores taxas de juros, melhores prazos, etc.).

A exigência de autorização prévia é o instrumento que permite ao Poder Concedente exercer essa fiscalização, evitando que a Concessionária contrate empréstimos a custos exorbitantes e depois simplesmente os repasse para o sistema. É uma medida de prudência e responsabilidade fiscal, que alinha os interesses de ambas as partes na busca pela modicidade.

O mecanismo também evita que a Concessionária se beneficie indevidamente de operações de crédito, ao impedir a contratação de empréstimos a taxas inferiores à remuneração de capital prevista no contrato com o objetivo de capturar um *spread* financeiro. Dessa forma, assegura-se que eventuais ganhos não decorram de arbitragem financeira, mas sim de eficiência operacional e adequada gestão do contrato.



II.4. Da Segregação da Bilhetagem Eletrônica

A Impugnante sustenta que a separação da bilhetagem eletrônica da operação de transporte cria riscos de interface, de fluxo de caixa e de falha do terceiro contratado, os quais não estariam devidamente alocados ou mitigados.

O argumento é improcedente. A decisão de segregar a bilhetagem eletrônica é uma escolha estratégica e de modernização da gestão. Essa segregação confere ao Poder Concedente o controle total sobre a receita do sistema, aumentando a transparência, a confiabilidade dos dados e a capacidade de fiscalização.

Os riscos apontados pela Impugnante são devidamente tratados pela modelagem:

1. **Risco de Arrecadação e Fluxo de Caixa:** Este risco é mitigado pela principal característica do modelo de remuneração: a Concessionária é paga **por quilômetro rodado**, e não pelo número de passageiros transportados. Conforme a Cláusula 8.1.1 da Minuta de Contrato e o Anexo I.H, a remuneração se baseia na produção quilométrica. Isso desvincula a receita da Concessionária da arrecadação tarifária, transferindo o risco de demanda e de arrecadação para o Poder Concedente. A falha no sistema de bilhetagem não impacta a base de remuneração do operador.
2. **Risco de Falha do Terceiro e Integração:** A responsabilidade pela contratação e fiscalização da empresa de bilhetagem é do Poder Concedente. Se houver falha deste terceiro que impeça a medição da quilometragem (o que é improvável, já que a medição principal é por GPS), a responsabilidade por eventuais prejuízos à Concessionária recairá sobre o Poder Concedente, conforme as regras gerais de responsabilidade contratual. O Anexo I.D (Sistemas Tecnológicos) estabelece a obrigatoriedade de interoperabilidade e APIs abertas, o que mitiga o risco de falha de integração técnica. A Concessionária é responsável por garantir que seus sistemas sejam compatíveis com os padrões abertos definidos, o que é uma exigência razoável.

A modelagem, portanto, é robusta e aloca os riscos de forma lógica: o operador é responsável pela eficiência da operação (custo por km), e o Poder Público é responsável pela gestão da receita e da demanda.

II.5. Da Ausência de Composição Específica dos Custos dos Veículos Adaptados



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

A Impugnante alega que a ausência de uma rubrica específica para os 22 veículos adaptados para usuários com TEA e mobilidade reduzida gera uma falha na modelagem.

O apontamento é improcedente. A estrutura de custos do MAC (Anexo I.H) é projetada para capturar os custos da operação como um todo, de forma agregada e depois rateada por quilômetro. Não há necessidade técnica de criar uma linha de custo separada para cada tipo de veículo ou serviço específico. Os custos associados a essa frota especializada são perfeitamente absorvidos pelas rubricas existentes:

- Custo de Aquisição: O maior valor de aquisição desses veículos, se houver, será incorporado à base de ativos da concessão e devidamente depreciado e remunerado, conforme as regras do Anexo I.I e I.L.
- Custos Operacionais: Custos com combustível, manutenção, pessoal especializado, etc., serão registrados na contabilidade da empresa e entrarão no cômputo dos custos totais que são objeto de reembolso via DCC.

A afirmação de que os custos teriam sido “diluídos” ou ignorados não procede. Tais custos estão devidamente incorporados ao custo total da operação, que constitui a base de cálculo para a remuneração da Concessionária.

O modelo de reembolso por custo real, operacionalizado por meio do DCC, assegura que eventuais variações, inclusive aquelas decorrentes de custos operacionais marginalmente superiores sejam corretamente identificadas na contabilidade auditada e integralmente ressarcidas. Assim, não há prejuízo nem incerteza para a Concessionária, sendo a metodologia adotada tecnicamente consistente e transparente.

Ademais, os 22 (vinte e dois) veículos operacionais, acrescidos de 2 (dois) veículos de reserva da tipologia M2, encontram-se devidamente precificados e já integram a composição de custos do sistema. Esses veículos foram considerados, respectivamente, como frota operante e frota reserva, afastando qualquer alegação de omissão ou inconsistência na estrutura de custos.

II.6. Da Suposta Onerosidade Excessiva das Cláusulas 15.10 e 15.13



A Impugnante classifica como excessivamente oneroso o prazo de 90 dias para que o Poder Concedente sane um inadimplemento, bem como a vedação da interrupção do serviço até 90 dias após o trânsito em julgado de uma decisão de rescisão.

As cláusulas são legais e proporcionais. O objeto do contrato é um serviço público essencial, cuja continuidade é um princípio basilar do direito administrativo e da Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995). A paralisação do transporte coletivo de um município causa um dano social de imensa magnitude.

O prazo de 90 dias (Cláusula 15.10) para o Poder Público sanar um inadimplemento financeiro é um período razoável, considerando-se a complexidade e a burocracia inerentes aos procedimentos orçamentários e financeiros da Administração Pública. Trata-se de um prazo que busca equilibrar o direito da Concessionária com a necessidade de viabilizar a ação administrativa para a regularização.

A vedação da interrupção do serviço até o trânsito em julgado da decisão judicial (Cláusula 15.13) é uma decorrência direta do artigo 39 da Lei nº 8.987/1995, que veda expressamente a paralisação unilateral pela concessionária.

A adição do prazo de 90 dias após o trânsito em julgado é uma medida de cautela e planejamento, que visa permitir ao Poder Público organizar uma solução de contingência (contratação emergencial, encampação, etc.) para evitar que a população fique desassistida.

As cláusulas não impõem ônus desproporcional, mas sim refletem a supremacia do interesse público e o dever de continuidade do serviço.

II.7. Da Ausência de Procedimento para as Demonstrações Contábeis Críveis (DCC)

A Impugnante alega que o Edital não define o procedimento de análise, validação e contestação das DCCs, gerando insegurança.

A alegação não procede. O Anexo I.M do Termo de Referência, intitulado "APURAÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO E DEMONSTRAÇÃO CONTÁBIL CRÍVEL (DCC)", dedica-se inteiramente a esse tema. Ele define o que são as DCCs, estabelece a obrigatoriedade de serem acompanhadas de parecer de auditoria independente (cujos critérios de contratação também



são definidos no item 2.1 do mesmo anexo), e detalha como será feita a confrontação entre os valores pagos mensalmente via MAC e os custos reais apurados anualmente via DCC.

O procedimento está claro: a Concessionária apresenta as demonstrações contábeis anuais, devidamente auditadas; a Administração as analisa confrontando-as com as regras dos anexos; a diferença apurada gera um crédito ou débito a ser ajustado no mês seguinte à apuração (item 1.5 do Anexo I.M).

Eventuais divergências de interpretação ou contestação sobre a apuração feita pela Administração seguirão o rito processual administrativo padrão, assegurados o contraditório e a ampla defesa, e, em última instância, podem ser submetidas ao Poder Judiciário, conforme as regras gerais de qualquer contrato administrativo.

O procedimento essencial está, portanto, devidamente delineado, conferindo plena segurança jurídica às partes.

II.8 e II.9. Das Limitações da Indenização por Encampação e Caducidade

A Impugnante questiona as Cláusulas 15.4.1 e 15.7.3, que limitam a indenização, nos casos de encampação e caducidade, às parcelas dos investimentos em bens reversíveis ainda não amortizadas ou depreciadas.

As cláusulas estão em plena conformidade com a Lei nº 8.987/1995 e com a teoria geral das concessões.

No caso da encampação (extinção por interesse público), o objetivo da indenização prévia é, primordialmente, ressarcir o concessionário pelo capital investido em bens que reverterão ao Poder Público e que ainda não foi recuperado através da depreciação/amortização contabilizada na remuneração ao longo do contrato. Isso evita o enriquecimento ilícito do Poder Concedente.

A cláusula define o núcleo essencial da indenização, sem prejuízo de que eventuais outros danos diretos e comprovados possam ser pleiteados em apartado. A redação da Cláusula 15.4.1 é, portanto, correta e alinhada ao regime jurídico.

No caso da **caducidade**, que é a mais grave sanção contratual, decorrente de culpa da Concessionária, a lógica é ainda mais restritiva. O artigo 38, § 4º, da Lei de Concessões, já



prevê que da indenização apurada serão descontadas as multas e os prejuízos causados pela concessionária.

Limitar a indenização ao saldo não amortizado dos bens reversíveis (Cláusula 15.7.3) é uma forma de estabelecer, de antemão, um critério objetivo e restritivo para o cálculo, compatível com a natureza punitiva do instituto. A Concessionária que dá causa à extinção do contrato por sua própria falha grave não pode esperar o mesmo tratamento indenizatório daquela que tem o contrato extinto por mera conveniência da Administração. A cláusula é, portanto, legal e razoável.

II.10. Das Alegadas Fragilidades da Matriz de Riscos

A Impugnante aponta supostas alocações incongruentes (riscos R-007 e R-002) e omissões na matriz de riscos.

As alegações são improcedentes. A matriz de riscos deve ser lida em conjunto com todo o arcabouço contratual.

Risco de Fraude na Bilhetagem (R-007): A alocação compartilhada é a mais correta. Embora o sistema de bilhetagem seja de titularidade do Poder Concedente, a operação diária (validação de cartões, controle de acesso nos veículos) é executada por funcionários da Concessionária. Portanto, a Concessionária tem, sim, responsabilidade na prevenção de fraudes operacionais, enquanto o Poder Concedente tem responsabilidade pela segurança sistêmica. O risco é, de fato, compartilhado.

Risco de Falha na Integração de Sistemas (R-002): A alocação à Concessionária se refere à sua obrigação de garantir que seus próprios sistemas (Centro de Controle Operacional, telemetria, etc.) sejam desenvolvidos e mantidos de forma a serem compatíveis com as interfaces e padrões abertos (APIs) definidos pelo Poder Concedente para o sistema geral. Trata-se do risco tecnológico da Concessionária de cumprir um requisito técnico do edital, o que é uma alocação perfeitamente lógica.

Omissões: Os riscos apontados como omissos são, na verdade, tratados em outras partes do contrato. O risco de falha do contrato de bilhetagem ou de inadimplemento do Município nos repasses são riscos de descumprimento contratual por parte do Poder Concedente, cujas consequências e remédios estão previstos nas cláusulas de



rescisão e de equilíbrio econômico-financeiro (Cláusula 15.10). O risco regulatório-tarifário é fundamentalmente mitigado pela própria natureza do modelo de remuneração por reembolso de custos, que isola a Concessionária das flutuações da tarifa pública. A matriz de riscos não precisa ser um rol exaustivo de todas as cláusulas contratuais para ser considerada válida.

II.11. Da Desproporção da Multa Compensatória

A Impugnante questiona a multa de 5% sobre o valor anual do contrato, prevista na Cláusula 14.5, por ser aplicável tanto à inexecução total quanto à parcial.

O argumento parte de uma leitura incompleta da cláusula. A referida multa compensatória é aplicável nos casos de inexecução total ou parcial que acarrete a rescisão do Contrato. Ou seja, não se trata de qualquer inexecução parcial, mas sim de uma falha de tal gravidade que justifique a penalidade máxima da extinção do vínculo contratual.

Nessas circunstâncias, o dano ao interesse público e à continuidade do serviço é extremo, justificando uma multa de natureza compensatória em patamar elevado. O valor de 5% do contrato anual está dentro dos limites da razoabilidade e do previsto na legislação de regência (Lei nº 14.133/2021). A aplicação da sanção, em todo caso, será precedida de processo administrativo que garantirá a análise da proporcionalidade no caso concreto.

II.12. Da Inadequação da Garantia de Proposta

A Impugnante aponta suposta inconsistência no item 7.14.2 do Edital, sob o argumento de que o valor da garantia de proposta (R\$ 204.487,03) teria sido calculado com base no valor mensal estimado da concessão, e não sobre o valor global, o que o tornaria irrisório.

De fato, a Impugnante identifica uma imprecisão redacional na versão original do item 7.14.2. Contudo, trata-se de erro material já devidamente sanado pela Administração, por meio de errata publicada em 20/02/2026, a qual promoveu a correção do referido dispositivo, afastando qualquer ambiguidade quanto à base de cálculo adotada.



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA
DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA
ATOS DO GOVERNO DO PODER EXECUTIVO

Publicado em: 20/02/2026 às 17:01

Referência: **CONCORRÊNCIA N.º 029/2025 - SMU – Processo Eletrônico n.º 16.787/2025 – AVISO:** A Subsecretaria de Licitações e Compras informa a **retificação do edital** da Concorrência n.º 029/2025 - SMU, aviso publicado no Diário Oficial Eletrônico do dia 19/02/2026, que encontra-se **disponível no site da Prefeitura de Juiz de Fora**- https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/selicon/editais/outras_modalidades/2026/index.php, referente ao item do Edital, VII - DA PROPOSTA ECONÔMICA E GARANTIA DE PROPOSTA – 7.14. DA GARANTIA DE PROPOSTA – 7.14.2 (Página 49). A partir da presente data esta errata passa a fazer parte integrante do edital da licitação e, por se tratar apenas de um erro material, fica mantida a data de abertura para o dia 26.03.26, às 09:30h. O edital com as alterações estará disponível no PNCP através do link <https://pncp.gov.br/app/editais/18338178000102/2025/329>. Juiz de Fora, 20 de fevereiro de 2026. a)
PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO.



ERRATA

Ref.: Concorrência nº 029/2025/SMU – Processo Eletrônico nº 16.787/2025

A Subsecretaria de Licitações e Compras informa as seguintes alterações no edital da Concorrência nº 029/2025 – SMU, a saber:

EDITAL

VII – DA PROPOSTA ECONÔMICA E GARANTIA DE PROPOSTA

7.14. DA GARANTIA DE PROPOSTA

7.14.2 (Página 49)

*Onde se lê: 7.14.2. O valor da **garantia de proposta** é fixado em **R\$ 204.487,03**, correspondente a 0,5% (cinco décimos por cento) do valor global estimado do contrato de concessão.*

*Leia-se: 7.14.2. O valor da **garantia de proposta** correspondente a 0,5% (cinco décimos por cento) do valor global estimado do contrato de concessão.*

A partir da presente data esta errata passa a fazer parte integrante do edital da licitação e, por se tratar apenas de um erro material, fica mantida a data de abertura para o dia 26.03.26, às 09:30h. O edital com as alterações estará disponível no PNCP através do link <https://pncp.gov.br/app/editais/18338178000102/2025/329>.

Juiz de Fora, 20 de fevereiro de 2025.

Presidente da Comissão Especial de Licitação

Dessa forma, resta prejudicada a alegação apresentada, não subsistindo a inconsistência apontada.

III. DA CONCLUSÃO E DECISÃO



PREFEITURA DE JUIZ DE FORA

Diante de toda a fundamentação exposta, fica demonstrado que as regras estabelecidas no Edital e em seus Anexos mostram-se claras, legais, isonômicas e alinhadas às melhores práticas de gestão de contratos públicos, visando à modernização, eficiência e sustentabilidade do serviço de transporte coletivo de Juiz de Fora.

Pelo exposto, conclui-se pelo **total indeferimento da impugnação** apresentada, mantendo-se inalterados todos os termos do Edital da Concorrência Pública nº 29/2025, de modo a garantir o regular prosseguimento do processo licitatório, que é de fundamental importância para o interesse público municipal.

Juiz de Fora, 23 de março de 2026.

SUBSECRETARIA DE LICITAÇÕES E COMPRAS (SELICON/SSLICOM)