

**EXCELENTÍSSIMO (A) SENHOR (A) PREGOEIRO (A) DO PREGÃO ELETRÔNICO
INTERNACIONAL Nº 200334 – 10/2026 – DA POLÍCIA FEDERAL - DIVISÃO DE COMPRAS -
DICOMP/CLC/CGAD/DLOG/PF**

Pregão Eletrônico nº 200334 – 10/2026

Processo Administrativo nº 08200.018779/2025-31

TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA E TÁXI AÉREO S/A (“TAMAE”), inscrita no CNPJ sob o nº 52.045.457/0001-16, sediada na Rua Jorge Faleiros, 250 - Parque Jabaquara, São Paulo - SP, CEP: 04342-110, vem a Vossa Senhoria, por meio dos seus representantes, considerando o item 15 do Edital do Pregão Eletrônico, apresentar pedido de esclarecimentos.

Esclarecimentos/Quesitos.

1) O item 1.1 do Termo de Referência exige o fornecimento de aeronaves novas de fábrica.

Considerando que, para aeronaves fabricadas no exterior, a condição de aeronave nova é formalmente reconhecida pela autoridade aeronáutica de certificação de origem por ocasião da emissão do Export Certificate of Airworthiness (Export C of A), documento posteriormente utilizado pela ANAC para emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro;

Entende-se que não há impedimento para que a aeronave seja vistoriada em determinado ano e entregue definitivamente no exercício seguinte, sendo isso natural para entregas na fábrica no final do ano.

Solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que a condição de "aeronave nova de fábrica" será aferida com base na documentação de certificação emitida pela autoridade aeronáutica de origem e no Export Certificate of Airworthiness correspondente à aeronave ofertada?

2. Confirma-se que a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro em ano civil distinto daquele da vistoria ou da emissão do Export Certificate of Airworthiness não descaracteriza a condição de aeronave nova de fábrica?
3. Confirma-se que será considerada atendida a exigência do item 1.1 quando o Export Certificate of Airworthiness identificar a aeronave como aeronave nova ("new aircraft"), independentemente da data em que venha a ocorrer o recebimento definitivo pela Administração?
4. Confirma-se que não serão consideradas aptas ao atendimento do requisito de aeronave nova de fábrica aeronaves que, segundo as regras de certificação aplicáveis à autoridade aeronáutica de origem, não possam ser certificadas ou identificadas como aeronaves novas por ocasião da emissão do Export Certificate of Airworthiness?

2) Referente ao item 6.3 do Edital

1. Considerando que o licitante estrangeiro atua como exportador e, em regra, não realiza diretamente os procedimentos de importação e nacionalização da aeronave no Brasil, questiona-se se eventuais tributos, taxas, contribuições ou demais encargos incidentes na importação da aeronave, quando esta for promovida pela própria Polícia Federal ou por ela contratada, serão de responsabilidade da Contratante ou se deverão ser suportados pelo contratado estrangeiro.

Especificamente, solicita-se esclarecer se o licitante estrangeiro deverá prever e destacar em sua proposta valores destinados ao ressarcimento de tributos eventualmente exigidos pelas autoridades brasileiras por ocasião da importação, inclusive aqueles atualmente não identificados ou não conhecidos pelas partes, ou se tais custos serão integralmente assumidos pela Administração Pública.

O esclarecimento é relevante para a adequada formação da proposta comercial, para a correta alocação dos riscos tributários do contrato e para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro da contratação.

Adicionalmente, caso o entendimento da Administração seja no sentido de atribuir ao contratado estrangeiro a responsabilidade econômica por tributos, taxas, contribuições ou demais encargos eventualmente incidentes na importação da aeronave realizada pela própria Polícia Federal, solicita-se esclarecer qual será o mecanismo de controle, apuração e cobrança desses valores durante a execução contratual.

3) Item 1.1 do Termo de Referência – necessidade de especificação dos bens para que conste expressamente em seu detalhamento que possui características técnicas específicas para uso operacional dos órgãos de Segurança Pública

Considerando que o art. 409 da Lei Complementar nº 214/2025 remete ao Anexo XVII, o qual exclui da incidência do Imposto Seletivo as aeronaves "com características técnicas específicas para uso operacional das Forças Armadas ou dos órgãos de Segurança Pública", solicita-se esclarecer se a Administração reconhece que a aeronave objeto da contratação possui tais características técnicas específicas.

Observa-se que o item 1.1 do Edital descreve predominantemente a destinação operacional da aeronave para atividades de policiamento, sem explicitar que o modelo a ser adquirido deverá possuir características técnicas específicas para uso operacional de órgão de segurança pública, conforme critério adotado pela legislação tributária, apesar de ficar subentendido que uma aeronave desse porte adquirida por uma força de segurança pública atenderia.

Dessa forma, visando conferir segurança jurídica às partes e evitar futuras controvérsias quanto à incidência do Imposto Seletivo durante a vigência do contrato, solicita-se resposta clara de adequação nos termos destacados acima ou a inclusão de redação expressa em eventual republicação do edital caracterizando a aeronave como equipada com instrumentos, sistemas e acessórios técnicos específicos para uso operacional de órgão de segurança pública.

4) Indicação no Termo de Referência de cotação do dólar na data de 09/04/2026 (ptax venda) no valor de 1USD = R\$ 5,0821.

Solicita-se esclarecer se a conversão eventualmente realizada no item 1.1 ou em quaisquer campos do sistema eletrônico destina-se exclusivamente à padronização das propostas para fins de comparação e julgamento, não produzindo efeitos financeiros durante a execução contratual.

Caso positivo, solicita-se confirmar expressamente que o valor resultante dessa conversão não será utilizado como base para faturamento, liquidação ou pagamento, especialmente nas

hipóteses de propostas apresentadas em moeda estrangeira, prevalecendo integralmente as condições financeiras pactuadas no contrato.

5) Item 1.6 do Termo de referência

Considerando que o prazo contratual se estenderá para período posterior à implementação de relevantes alterações no sistema tributário nacional, incluindo aquelas decorrentes da Reforma Tributária, solicita-se esclarecer a quem caberá o ônus financeiro decorrente da criação, majoração ou alteração de tributos que impactem o fornecimento do objeto após a apresentação da proposta, mesmo quando estes forem cobrados diretamente à Administração Pública, no caso do licitante estrangeiro para importação direta pela Polícia Federal

6) Item 4.4 do Termo de Referência – critérios de sustentabilidade

Considerando que o objeto consiste em aeronave de asa rotativa certificada pelas autoridades aeronáuticas competentes e fabricada segundo requisitos de aeronavegabilidade internacional, esclarece-se que os requisitos do item 4.4.2 devem ser interpretados como aplicáveis às embalagens, materiais acessórios e demais elementos de suporte ao fornecimento, não constituindo requisito de composição estrutural da aeronave ou condição para sua certificação e aceitação?

7) Item 5 do Termo de Referência – Prazo de entrega de 1080 dias em contradição com a vigência contratual de 36 meses

Observa-se que o edital e seus anexos utilizam, em determinados dispositivos, o prazo de **36 (trinta e seis) meses**, enquanto em outros fazem referência ao prazo de **1.080 (mil e oitenta) dias**. Considerando que tais períodos não são totalmente equivalentes, a coexistência de ambas as referências gera incerteza interpretativa acerca do efetivo prazo contratual aplicável.

Cumprir destacar que, no mercado aeronáutico, os cronogramas de fabricação, integração de equipamentos, certificações, testes, treinamento, suporte logístico e garantias são usualmente estruturados e negociados em **meses, trimestres e anos**, e não em dias corridos. A própria indústria aeronáutica adota marcos temporais vinculados a ciclos trimestrais de produção e

entrega, razão pela qual a utilização de um prazo expresso em dias, sem correspondência exata ao prazo em meses previsto nos demais documentos da contratação, não reflete a prática do setor.

Além disso, a adoção de um prazo de 1.080 dias, em substituição a 36 meses, reduz artificialmente o período contratual em relação ao que normalmente se entende por três anos, criando um risco adicional e desnecessário ao contratado, especialmente para fins de aferição de cumprimento de obrigações, aplicação de penalidades, vigência de garantias, suporte pós-entrega e demais compromissos contratuais vinculados ao fator tempo.

Diante disso, solicita-se esclarecer se o entendimento da Administração é de que todas as referências temporais constantes da documentação da licitação correspondem a **36 (trinta e seis) meses**, independentemente da menção eventual a 1.080 dias, promovendo-se, se for o caso, a adequada uniformização redacional dos documentos para afastar qualquer divergência interpretativa durante a execução contratual, inclusive quanto ao prazo de entrega.

8) Item 5.2 do Termo de Referência

É de ciência de todos do meio aeronáutico de que prazos de entrega para modelos de médio e grande porte estão muito dilatados, mesmo quando consegue-se confirma-los dentro do prazo previsto neste edital. As matérias abaixo mostram como para alguns nichos de mercado ainda há prazos longos:

<https://www.fdiintelligence.com/content/6d18d31a-d47f-4703-a10a-a6c95bb40409>

<https://economia.uol.com.br/colunas/todos-a-bordo/2026/08/23/atraso-na-entrega-de-avioes-custa-r-15-bi-a-mais-em-combustivel-as-aereas.htm>

<https://flightplan.forecastinternational.com/2026/08/07/the-46-billion-backlog-problem-inside-business-aviations-biggest-oems/>

<https://migflug.com/afterburner/boeing-airbus-2026-delivery-race-comeback/>

Com isso, entende-se que a cadeia aeronáutica ainda possui muita dificuldade de aumento de produção e ainda há volatilidade com relação a suprimentos e a atrasos. Somando-se a isso, vivemos num contexto de comércio internacional repleto de incertezas, que podem desregular a cadeia logística e regulação entre países;

Sendo assim há muitos fatores que podem impactar o prazo de entrega (e são de ciência das áreas técnicas e operacionais do mercado da aviação):

- (a) atrasos do fabricante (na maioria das vezes por atraso de fornecedores comuns de outros segmentos)
- (b) indisponibilidade global de componentes aeronáuticos;
- (c) atrasos em certificações ou autorizações governamentais;
- (d) embargos, restrições à exportação ou licenças governamentais;
- (e) atrasos decorrentes de autoridades aduaneiras brasileiras ou estrangeiras; e
- (f) demais eventos caracterizados como caso fortuito, força maior ou fato de terceiros.

Considerando que o objeto consiste em aeronave nova de fabricação estrangeira, sujeita a cronogramas industriais de produção, disponibilidade de componentes aeronáuticos, certificações regulatórias, cadeia global de suprimentos, autorizações governamentais e procedimentos aduaneiros internacionais, solicita-se esclarecer:

A comunicação prevista no item 5.2 do Termo de Referência deve constituir obrigação de notificação ou, uma vez comprovada a ocorrência de fato alheio à esfera de controle da contratada, justifica o reconhecimento do atraso fundamentado. Isso já é previsto na Matriz de riscos apresentada e, portanto, já é considerada uma hipótese para a gestão pública. Portanto, não seria mais conservador expandir o prazo para 48 meses e explicitar o contexto de aplicação de penalidades para quem ultrapassar os 48 meses, simplificando o processo de aceitação das justificativas com clareza sobre inadimplemento contratual? De tal forma, um prazo alongado elimina a hipótese do item em questão de avaliação de justificativas sem aplicação de penalidade, que apresenta subjetividade. Entende-se que o prazo para estruturar nova regra de aceitação das justificativas aceitáveis levará tempo enquanto o aumento do prazo de entrega seria mais simples de alterar em possível republicação do edital. Alternativamente, resposta sobre prorrogação por período determinado por justificativa prevista na matriz de risco apresenta maior facilidade para manter a data do pregão, porém necessita que haja resposta formal sobre a aceitabilidade das variáveis que causam volatilidade e incerteza em entregas de prazos longos, como é o caso.

9) Item 5.4 do Termo de Referência, Matriz de Riscos e Reequilíbrio contratual

Considerando que:

- (i) o item 10.2.2 do Termo de Referência prevê expressamente a possibilidade de alteração dos preços registrados em caso de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos legais, bem como em caso de superveniência de disposições legais com comprovada repercussão sobre os preços registrados;
- (ii) o item 5.4 do Termo de Referência dispõe que a contratada assume os riscos e despesas decorrentes da boa e perfeita execução do objeto;
- (iii) a Matriz de Alocação de Riscos estabelece que riscos extraordinários e imprevisíveis serão analisados à luz da teoria da imprevisão e do equilíbrio econômico-financeiro; e
- (iv) a contratação será executada durante o período de transição da Reforma Tributária instituída pela EC nº 132/2023 e regulamentada pela LC nº 214/2025, estando sujeita à superveniência de atos normativos, regulamentares e operacionais relativos à incidência do IBS, da CBS e de outros tributos eventualmente aplicáveis às operações de importação e fornecimento do objeto;

Solicita-se esclarecer:

1. Confirma-se que o item 5.4 do Termo de Referência deve ser interpretado como atribuição à contratada apenas dos riscos ordinários e previsíveis da execução contratual, não abrangendo alterações legislativas ou regulamentares supervenientes que modifiquem a carga tributária incidente sobre o objeto contratado?
2. No exatos termos do § 5º, II, do artigo 103 da Lei 14133/2021, combinado com o artigo 134 do mesmo estatuto legal, confirma-se que eventual criação, majoração, extinção, substituição ou alteração de tributos, contribuições, encargos legais ou regimes tributários aplicáveis à importação, nacionalização, comercialização ou entrega da aeronave, ocorrida após a apresentação da proposta, não será considerada risco ordinário da contratada, podendo ensejar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do item 10.2.2 do Termo de Referência e da legislação aplicável?
3. Confirma-se que os efeitos econômicos decorrentes da implementação progressiva da Reforma Tributária, inclusive aqueles relacionados à incidência, alíquota, creditamento, base de cálculo, não cumulatividade, regime de transição ou demais aspectos operacionais do IBS e da CBS, caso produzam repercussão comprovada sobre os custos da contratação após a apresentação da proposta, poderão ser objeto de pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

4. Confirma-se que tais eventos não serão considerados absorvidos pelo preço originalmente ofertado, desde que demonstrada sua superveniência e sua repercussão econômica efetiva sobre a execução contratual?

10) Item 5.5 do Termo de Referência – Momento da Emissão

Cumpra esclarecer que não é possível a emissão da Licença de Estação em nome da Polícia Federal no momento da entrega da aeronave. Tal providência somente pode ser adotada após a emissão do Certificado de Matrícula (CM) em nome do operador final, ocasião em que se torna viável a formalização do pedido perante a ANATEL, mediante apresentação de procuração específica outorgada pelo adquirente.

Trata-se não apenas de prática operacional inerente ao processo de nacionalização e transferência de aeronaves, mas também de exigência regulatória, uma vez que a ANATEL (em atendimento do inciso V, Art. 8º, do Regulamento do Serviço Móvel Aeronáutico, aprovado pela Resolução nº 651/2015) consulta os registros da ANAC para verificar a correspondência entre o requerente da Licença de Estação e o operador efetivamente registrado da aeronave. Assim, pedidos formulados antes da efetiva transferência da matrícula podem resultar em exigências complementares, indeferimentos ou atrasos no processamento – mas não resultam na obtenção da Licença em si.

Para melhor compreensão da dinâmica operacional envolvida, cabe destacar que o processo ocorre, em linhas gerais, na seguinte sequência:

1. Emissão do Certificado de Aeronavegabilidade pela ANAC, após aprovação da VTI e comprovação da regularidade da importação. Nesta etapa, a aeronave ainda permanece registrada em nome da importadora.
2. Pagamento da aeronave e posterior transferência da matrícula para o operador final, procedimento que depende da documentação de quitação exigida pelo RAB.

3. Início da operação regular da aeronave pelo adquirente, amparada pela regulamentação aplicável, mesmo antes da emissão definitiva da Licença de Estação, justamente para evitar a paralisação operacional de aeronaves recém-importadas.
4. Protocolo do pedido de Licença de Estação perante a ANATEL, já em nome do operador final e mediante procuração específica.
5. Emissão da Licença de Estação pela ANATEL, procedimento cujo prazo de processamento não se encontra sob controle do fornecedor.

Dessa forma, verifica-se que, na data da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro e da entrega da aeronave, a transferência da operação para o comprador ainda não foi concluída, o que impede juridicamente a obtenção prévia da Licença de Estação definitiva em seu nome. Não obstante, a aeronave encontra-se em situação de plena regularidade regulatória e apta à operação dentro dos mecanismos previstos pelos órgãos competentes.

Diante do exposto, considerando que a efetiva emissão da Licença de Estação depende de ato administrativo praticado exclusivamente pela ANATEL após a transferência da matrícula para o operador final, solicita-se confirmar que o requisito editalício será considerado atendido mediante:

- a) apresentação do protocolo de solicitação da Licença de Estação junto à ANATEL em nome da Polícia Federal imediatamente após a transferência da matrícula;
- b) compromisso formal da contratada de promover e acompanhar todo o processo até a emissão da licença definitiva; e
- c) responsabilização da contratada apenas por providências sob seu controle, não lhe sendo imputáveis eventuais atrasos decorrentes exclusivamente da tramitação administrativa perante a ANATEL.

Entende-se que tal solução preserva integralmente a regularidade operacional da aeronave, observa o fluxo regulatório estabelecido pelos órgãos competentes e evita a transferência ao contratado de risco administrativo que não se encontra sob sua gestão ou ingerência.

Ademais, entendimento diverso implicaria exigir do fornecedor a obtenção de documento cuja emissão depende de condição que somente se concretiza após o pagamento e transferência da aeronave ao operador final, bem como de ato administrativo praticado por terceiro. Tal interpretação criaria obrigação objetivamente impossível de ser cumprida e transferiria ao contratado os efeitos de atrasos decorrentes exclusivamente da atuação da Administração

Pública, em desconformidade com a matriz ordinária de riscos aplicável a contratos dessa natureza.

11) Item 5.6 do Termo de Referência – Documentação Técnica

O Termo de Referência estabelece a obrigação de disponibilização de conjunto completo de documentação técnica de operação e manutenção da aeronave, do motor, da hélice e dos equipamentos, bem como assinatura em formato digital ou PDF, com acesso via web às documentações técnicas do fabricante e respectivos manuais, em sua última atualização.

Registra-se que, no mercado aeronáutico, o acesso às documentações técnicas disponibilizadas pelos fabricantes normalmente é ofertado por meio de assinaturas periódicas, em regra anuais, vinculadas aos programas de suporte técnico e manutenção da aeronave.

Nesse contexto, entende-se que a obrigação prevista no item 5.6 refere-se à disponibilização inicial da documentação ou da assinatura correspondente por qualquer período que possibilite a entrega da aeronave com documentação válida, sendo que a renovação posterior do acesso normalmente passa a integrar a rotina operacional do operador da aeronave, geralmente vinculada aos contratos de manutenção e suporte técnico celebrados após a entrega do equipamento.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

- a) Solicita-se especificar quais documentos e bases de dados estão efetivamente compreendidos na expressão “documentação técnica”, considerando tratar-se de conceito amplo que pode abranger diferentes níveis de acesso e serviços disponibilizados pelos fabricantes.
- b) Confirma-se que não está sendo exigido o fornecimento integral e irrestrito de manuais de manutenção destinados à homologação de oficinas de manutenção aeronáutica perante autoridades reguladoras, hipótese que possui custos significativamente superiores e finalidade distinta da operação regular da aeronave?
- c) Considerando que diversos fabricantes disponibilizam, sem custo adicional durante o período inicial de operação da aeronave, programas eletrônicos de acompanhamento de manutenção e aeronavegabilidade continuada, tais como sistemas equivalentes ao sistema CESCO/CAMP, solicita-se esclarecer se o fornecimento de acesso a tais programas, acompanhado da documentação operacional normalmente disponibilizada ao operador, é considerado suficiente para atendimento da obrigação.

12) Item 5.7 do Termo de Referência – Apólice de Seguro

O item 5.7 do Termo de Referência estabelece que a aeronave deverá ser entregue com Apólice de Seguro de Responsabilidade do Explorador e Transportador Aéreo (RETA), com validade de 01 (um) ano, contada da data de emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro.

Entretanto, o próprio Termo de Referência prevê que a aeronave será fabricada no exterior, submetida a procedimentos de importação, nacionalização, traslado internacional, vistoria técnica de importação, registro perante a ANAC e demais providências administrativas até a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro.

Considerando que:

- a) a aeronave poderá permanecer em operação por período relevante entre o início do traslado e a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro;
- b) os riscos aeronáuticos e patrimoniais inerentes ao traslado internacional e ao processo de entrega já se encontram presentes antes da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro;
- c) a contagem do prazo de 12 (doze) meses exclusivamente a partir da emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro pode resultar em período sem cobertura equivalente para a Administração durante etapas essenciais da execução contratual;
- d) o risco descrito acima pode resultar em atrasos significativos da entrega, por motivo totalmente fundamentado e justo, caso ocorra qualquer acionamento de seguro no período hipoteticamente descoberto da aeronave, pressionando ainda mais o item que se refere a prazo e justificativas de atraso.
- e) o risco seria aumentado para toda fabricante que puder optar pela vinda da aeronave desmontada, visto que é comum haver problemas nos transportes de equipamentos, além de atrasos mais significativos. E ainda para fabricante que não puderem optar pela vinda da aeronave desmontada, entende-se que isso gera vantagem indevida.
- f) seguradoras não permitem contratação do seguro RETA para entes governamentais por entes privados sem licitação específica de seguro - Este tema já foi amplamente tratado em outros questionamentos e licitações.

Solicita-se esclarecer:

Confirma-se que a finalidade da cláusula é assegurar a efetiva cobertura dos riscos associados à aeronave durante todo o período de transporte, nacionalização, entrega e início da operação pela Administração, e não apenas fixar uma data formal de início da vigência da apólice?

A Administração admitirá que a apólice securitária tenha vigência mínima de 12 (doze) meses contados do início do traslado da aeronave para o Brasil com o compromisso da própria Administração oferecer documentação própria para liberação da solicitação adicional de RETA por prazo superior ao que é oferecido a mercado ou solicitação de seguro RETA pago por terceiro privado (vencedor da licitação) enquanto o operador seja a Polícia Federal.

Poderia a Administração Pública confirmar que oferecerá toda documentação e melhores esforços para o contratado obter a exceção proposta no item, sem penalizá-lo em caso de impossibilidade que fuja de seu controle?

13) Item 5.15 do Termo de Referência – Despachante Aduaneiro

O item 5.15 do Termo de Referência estabelece que a contratada deverá disponibilizar despachante aduaneiro habilitado para as etapas em que os trâmites de importação requeiram atuação da Administração, bem como prevê a designação, pela Polícia Federal, de pessoa responsável para acompanhamento das providências pertinentes à importação, inclusive quanto à liberação de peças em garantia.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

- a. Está correto o entendimento de que a Polícia Federal fornecerá tempestivamente toda a documentação, informações, procurações, autorizações, assinaturas e demais atos administrativos necessários à atuação do despachante aduaneiro indicado pela contratada, sempre que a Polícia Federal figurar como importadora da aeronave, componentes, peças ou materiais fornecidos em garantia?
- b. Está correto o entendimento de que, nos casos de importação de peças, componentes ou equipamentos fornecidos em garantia, a Polícia Federal designará formalmente servidor responsável para atuar como ponto focal perante a contratada e o fabricante, inclusive para fornecer documentos, aprovações, acessar sistemas de garantia e prover informações necessárias à instrução dos processos de importação e desembaraço aduaneiro?
- c. Confirma-se, ainda, que é razoável interpretar que eventuais atrasos decorrentes da ausência de documentação, manifestação, autorização ou providência atribuída exclusivamente à

Administração não serão imputados à contratada para fins de aplicação de penalidades ou caracterização de atraso contratual?

14) Item 5.20 do Termo de Referência – Garantia Contratual

O item 5.20 do Termo de Referência estabelece que o prazo de garantia contratual dos bens, complementar à garantia legal, será de no mínimo 12 (doze) meses, contados a partir do primeiro dia útil subsequente ao recebimento definitivo do objeto.

Entretanto, conforme prática consolidada da indústria aeronáutica internacional e das principais fabricantes de aeronaves, inclusive no segmento de aeronaves de asas rotativas, a garantia de fábrica normalmente tem início na data de aceitação da aeronave pelo cliente na unidade fabril, que consiste no recebimento provisório, não havendo, em regra, suspensão ou reinício automático das garantias em razão da conclusão dos procedimentos de importação, nacionalização ou recebimento definitivo pelo operador final.

Adicionalmente, os fabricantes normalmente estabelecem diferentes regimes de garantia para célula, motor, aviônicos, equipamentos e componentes específicos (regimes que dependem de fabricantes de peças e componentes), inexistindo, de forma ampla e irrestrita, mecanismo de extensão automática e uniforme de garantia para todos os sistemas da aeronave até a data do recebimento definitivo.

Desconsiderar o período em que a aeronave está em traslado para o Brasil (ou sendo transportada desmontada) como coberto pela garantia adiciona mais risco para atrasos e não cumprimento de prazos apertados, uma vez que impede a fábrica de atuar dentro de processos conhecidos e padronizados.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

- a. Está correto o entendimento de que a exigência constante do item 5.20 será considerada atendida mediante a disponibilização das garantias originais de fábrica efetivamente ofertadas pelo fabricante da aeronave e de seus componentes, observadas suas condições comerciais e técnicas usuais?
- b. Caso a garantia do fabricante tenha início na data do recebimento provisório realizado na fábrica ou na data formal de entrega da aeronave pelo fabricante, confirma-se que o licitante não

será obrigado a obter extensão de garantia não disponibilizada pelo fabricante para todos os sistemas e componentes da aeronave, caso os mesmos sequer sejam oferecidos no mercado?

c. Na hipótese de existir lapso temporal entre o recebimento provisório da aeronave e o recebimento definitivo pela Polícia Federal, confirma-se que a contratada será responsável por manter a cobertura de garantia apenas na medida efetivamente disponibilizada pelo fabricante, não sendo exigida cobertura adicional inexistente ou não comercializada pelo fabricante da aeronave?

15) Item 5.20 do Termo de Referência – Alínea A – Componentes de Célula

O item 5.20 do Termo de Referência estabelece requisitos mínimos de garantia para célula, motor, aviônicos, pintura e demais componentes da aeronave com definição de critério apenas temporal e sem um limite de horas de uso.

Entretanto, no setor aeronáutico, especialmente no segmento de aeronaves de asas rotativas, as garantias de fabricantes de aeronaves, motores, aviônicos e demais componentes normalmente são estabelecidas por uma combinação de limite temporal e limite máximo de utilização (horas de voo, ciclos, partidas, rotações ou outros parâmetros aplicáveis), uma vez que o desgaste dos componentes está diretamente relacionado ao perfil operacional da aeronave.

No caso dos helicópteros, a vibração estrutural, as cargas dinâmicas, o regime de potência empregado, o número de ciclos de pouso/decolagem, as operações em ambiente marítimo, regiões de elevada temperatura, atmosfera salina ou missões de segurança pública influenciam significativamente a vida útil e a cobertura de garantia dos componentes.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Qual o perfil operacional estimado pela Polícia Federal para a utilização da aeronave, incluindo, se disponível:

- a) estimativa anual de horas voadas;
- b) estimativa anual de ciclos;
- c) natureza predominante das missões;

d) percentual estimado de operações em diversos tipos de ambientes ou outras condições operacionais severas.

2. Caso tais informações não estejam disponíveis, solicita-se esclarecer se a Administração admite que os prazos de garantia sejam interpretados e aplicados em conjunto com os limites de utilização previstos nas políticas oficiais de garantia do fabricante da aeronave e de seus respectivos componentes.

3. Alternativamente, solicita-se que seja estabelecido, para fins de equalização e avaliação das garantias ofertadas, um limite geral de horas de voo aplicável aos subitens do item 5.20, de forma compatível com as práticas usuais do setor aeronáutico e com as condições efetivamente disponibilizadas pelos fabricantes.

4. Confirma-se que não será exigida da contratada garantia superior àquela efetivamente disponibilizada pelos fabricantes dos componentes aeronáuticos, quando a limitação decorrer de política comercial e técnica global do fabricante e não de opção do licitante?

5. Confirma-se que a análise de conformidade da garantia ofertada considerará as condições padrão de garantia do fabricante da aeronave e dos fabricantes dos componentes instalados, inclusive quanto a limites de horas de voo, ciclos ou demais parâmetros de utilização normalmente empregados pela indústria aeronáutica?

16) Item 5.21 do Termo de Referência – Apresentação dos termos de garantia juntamente com as propostas

Em relação ao item 5.21 do Termo de Referência, verifica-se que a garantia contra defeitos de fabricação deverá observar a política de garantia do fabricante da aeronave.

Considerando que as condições de garantia constituem elemento essencial para a definição do nível de suporte e cobertura efetivamente disponibilizados à Administração, e que tais condições podem variar significativamente entre fabricantes, modelos de aeronaves, motores, aviônicos e demais componentes embarcados, entende-se que o conhecimento prévio dessas condições é indispensável para a adequada avaliação das propostas.

Dessa forma, solicita-se esclarecer se será exigida dos licitantes, juntamente com a proposta comercial, a apresentação dos respectivos Termos de Garantia do fabricante da aeronave e dos principais componentes abrangidos pela contratação, contendo, ao menos, os prazos de cobertura, itens garantidos, exclusões, limitações e procedimentos para acionamento da garantia.

Caso não haja tal exigência, solicita-se esclarecer de que forma a Administração pretende verificar e comparar o efetivo escopo das garantias oferecidas por cada licitante, considerando que o item 5.21 vincula a cobertura à política específica de cada fabricante.

Entende-se que a disponibilização dos Termos de Garantia ainda na fase de apresentação das propostas contribui para a isonomia entre licitantes, amplia a transparência do certame e reduz potenciais divergências interpretativas durante a execução contratual acerca das obrigações efetivamente assumidas pelas partes.

17) Item 5.26 do Termo de Referência – Substituição de peças em garantia

Solicita-se esclarecimento quanto à interpretação do item 5.26 do Termo de Referência.

- A redação atual dispõe que as peças que apresentarem vício ou defeito durante o período de garantia deverão ser substituídas por outras novas, de primeiro uso e originais, peças com TSO zero horas, aero navegáveis como novas, revisadas ou retificadas, como se novas fossem.

- Entende-se que o objetivo da cláusula é assegurar a manutenção do aeronavegabilidade e da cobertura de garantia dos componentes substituídos, e não restringir a reposição exclusivamente a peças novas de fábrica.

- Todavia, a ausência do conectivo "ou" entre as expressões utilizadas gera dúvida interpretativa, uma vez que a sequência redacional pode sugerir tratar-se de características cumulativas e obrigatórias, quando, na prática aeronáutica, peças novas, peças com TSO zero horas, peças revisadas ou peças retificadas constituem alternativas regularmente utilizadas pelos fabricantes e reconhecidas pelas autoridades aeronáuticas para manutenção do aeronavegabilidade.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

a. Está correto o entendimento de que a exigência será considerada atendida mediante a substituição por peça nova de fábrica ou, alternativamente, por peça revisada, retificada, ou com TSO zero horas, desde que aero navegável, certificada e aceita pelo fabricante e pela autoridade aeronáutica competente?

b. Confirma-se que as obrigações de substituição previstas no item 5.26 serão interpretadas em conformidade com as políticas de garantia do fabricante da aeronave e dos fabricantes dos respectivos componentes, observadas as limitações técnicas e comerciais dos programas de garantia aplicáveis?

c. Confirma-se que o propósito do item é assegurar a restauração da aeronavegabilidade e da funcionalidade do componente coberto pela garantia, não implicando obrigatoriedade de fornecimento de peça nova de fábrica quando a própria política oficial de garantia do fabricante admitir a substituição por componente reparado e/ou revisado?

18) Itens 5.27 e 5.28 do Termo de Referência – Tempo de reparo e substituição de peças

1) Os itens 5.27, 5.28 e 5.29 do Termo de Referência estabelecem, respectivamente, prazo de até 30 (trinta) dias úteis para reparação ou substituição de bens cobertos por garantia, possibilidade de prorrogação desse prazo mediante justificativa aceita pela Administração e disponibilização de equipamento equivalente em determinadas hipóteses.

Entretanto, em contratos aeronáuticos, a eficiência da garantia depende de fatores que podem não estar sob controle direto da contratada ou não estão previstos para a troca de peça em garantia (que é um processo determinado pelo fabricante e não um serviço oferecido no Brasil por oficinas aeronáuticas que posteriormente farão a competição pelo contrato de serviços do operador). Alguns exemplos abrangentes seriam:

- a) investigação técnica da falha;
- b) aprovação de cobertura pelo fabricante;
- c) disponibilidade global de peças e componentes;
- d) logística internacional;
- e) processos de exportação e importação;
- f) desembaraço aduaneiro;
- g) disponibilidade de oficinas homologadas;
- h) requisitos regulatórios eventualmente exigidos pelas autoridades aeronáuticas.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Confirma-se que o prazo previsto no item 5.27 não constitui obrigação de resultado absoluta da contratada, devendo ser interpretado em conjunto com os itens 5.28 e 5.29, especialmente quando a solução da ocorrência depender de fabricante, oficina terceira homologada, autoridades governamentais ou outros terceiros integrantes da cadeia aeronáutica?

2. Confirma-se que, quando devidamente demonstrado que a demora decorreu de indisponibilidade de componentes, atrasos do fabricante e da cadeia global de fornecimento, restrições logísticas, procedimentos de importação, desembaraço aduaneiro ou demais fatores alheios à gestão da contratada, as prorrogações previstas no item 5.28 serão consideradas hipótese regular de execução contratual, independentemente da quantidade de eventos (para justificativas embasadas), não caracterizando inadimplemento nem ensejando aplicação de penalidades?
3. Confirma-se que os custos, impactos operacionais ou consequências decorrentes de prazo adicional necessário para cumprimento dos procedimentos de garantia perante o fabricante não serão automaticamente atribuídos à contratada quando esta tiver adotado tempestivamente todas as providências cabíveis para obtenção da solução?
4. Considerando que a garantia técnica corresponde à aplicação da política de garantia do fabricante e não à prestação autônoma de serviço de manutenção pela contratada, confirma-se necessário para cumprimento dos itens 5.27 e 5.28 o fornecimento do Termo de Garantia do fabricante.
5. Confirma-se que eventual obrigação de disponibilização de equipamento equivalente prevista no item 5.29 aplica-se apenas quando tecnicamente viável, comercialmente disponível e compatível com a política de garantia adotada pelo fabricante, não gerando obrigação de fornecimento de aeronave substituta em hipóteses que ultrapassem a esfera de controle da contratada?

19) Item 5.29 do Termo de Referência – Fornecimento de equipamento equivalente

Solicita-se esclarecer a interpretação do item 5.29 do Termo de Referência.

Entende-se que a disponibilização de equipamento equivalente possui natureza excepcional e está condicionada à efetiva disponibilidade técnica, operacional e comercial de equipamento compatível no mercado, especialmente considerando tratar-se de aeronave de asas rotativas de alta complexidade e cuja frota brasileira é diminuta e de uso muito específico.

Assim, está correto o entendimento de que o item 5.29 não impõe obrigação automática de fornecimento de aeronave substituta em qualquer hipótese de ocorrência coberta por garantia, devendo sua aplicação observar a viabilidade técnica, a disponibilidade de equipamento equivalente e as condições efetivamente disponibilizadas pelo fabricante da aeronave?

Confirma-se, ainda, que a obrigação prevista no item 5.29 não será exigida quando a indisponibilidade decorrer de fatores alheios ao controle da contratada, tais como indisponibilidade global de componentes, atrasos do fabricante, restrições logísticas internacionais ou procedimentos regulatórios e aduaneiros necessários para execução da garantia?

Ademais, o referido dispositivo não estabelece a alocação dos custos e responsabilidades decorrentes da eventual disponibilização de aeronave substituta, tampouco define os limites objetivos dessa obrigação.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Confirma-se que o item 5.29 não estabelece obrigação automática e irrestrita de fornecimento de aeronave substituta sem remuneração adicional, especialmente quando a indisponibilidade decorrer de fatores alheios à esfera de controle da contratada, tais como indisponibilidade global de componentes, atrasos do fabricante, restrições logísticas internacionais ou procedimentos regulatórios e aduaneiros?
2. Caso a Administração entenda que a disponibilização de equipamento equivalente constitui obrigação sem ônus para a contratada, solicita-se esclarecer qual foi a premissa econômica considerada para composição do orçamento estimado da contratação, uma vez que o Termo de Referência não apresenta metodologia de precificação para cobertura de eventual aeronave substituta.
3. Confirma-se que a obrigação prevista no item 5.29 deverá ser interpretada de forma compatível com a disponibilidade técnica e comercial do mercado aeronáutico e com as políticas de garantia dos fabricantes da aeronave e de seus componentes, não sendo exigível quando inexistir aeronave equivalente disponível para cessão temporária?
4. Confirma-se que eventual disponibilização de equipamento equivalente dependerá de prévia avaliação de razoabilidade, proporcionalidade e alocação de riscos prevista contratualmente, não podendo transferir à contratada ônus decorrentes de eventos cuja causa esteja fora de sua esfera de controle?

20) Item 5.30 do Termo de Referência – Contratação de empresa diversa para reparos

Solicita-se esclarecer a interpretação do item 5.30.

Entende-se que a autorização conferida à Administração para contratação de terceiro e eventual ressarcimento de despesas destina-se às hipóteses de inércia, omissão, abandono do atendimento ou ausência de justificativa da contratada.

- 1) Assim, está correto o entendimento de que o item 5.30 não será aplicado quando a contratada demonstrar, de forma documentada, a adoção tempestiva das providências necessárias ao atendimento da garantia, permanecendo a solução pendente exclusivamente em razão de fatores alheios à sua esfera de controle, tais como atraso do fabricante, indisponibilidade global de componentes, procedimentos logísticos, importação, desembaraço aduaneiro, certificações ou demais eventos inerentes à cadeia aeronáutica?
- 2) Confirma-se, ainda, que a simples extrapolação do prazo inicialmente estimado não autoriza, por si só, a aplicação do item 5.30, desde que existam justificativas técnicas aceitas pela Administração e atuação diligente da contratada na busca da solução da ocorrência? Ademais, ainda se solicita esclarecimento quanto à aplicação prática desse dispositivo no contexto da indústria aeronáutica.

21) Item 5.33 do Termo de Referência – Local da execução dos serviços em garantia

Solicita-se esclarecer a interpretação do item 5.33 do Termo de Referência.

Entende-se que a cláusula atribui à contratada a prerrogativa de definir, em conjunto com o fabricante e observadas as condições técnicas aplicáveis, a forma mais adequada de processamento da garantia, mediante execução do serviço na fábrica, na base do operador ou em oficina homologada pela ANAC.

- 1) Assim, está correto o entendimento de que a escolha da alternativa de atendimento caberá à contratada e ao fabricante, observadas as exigências de aeronavegabilidade e a busca da solução tecnicamente mais eficiente para a Administração?
- 2) Solicita-se esclarecer, ainda, quais critérios objetivos serão utilizados para definir a expressão "menor tempo para solução de resposta", especialmente nas hipóteses em que diferentes alternativas apresentem impactos distintos sobre logística, disponibilidade de componentes, garantia do fabricante e requisitos de aeronavegabilidade.
- 3) Confirma-se, por fim, que a adoção de procedimento exigido pelo fabricante da aeronave ou do componente, inclusive envio à fábrica ou a centro de serviço autorizado, não será considerada descumprimento contratual quando tecnicamente necessária para preservação da garantia e do aeronavegabilidade do equipamento?

22) Item 5.35 do Termo de Referência – Estrutura de atendimento da garantia

Solicita-se esclarecer a interpretação do item 5.35 do Termo de Referência.

- a) Entende-se que a exigência de estrutura organizacional com atendimento em língua portuguesa destina-se à recepção, acompanhamento, processamento e gestão administrativa dos pedidos de garantia, mediante disponibilização de canal formal de comunicação com a Administração.
- b) Confirma-se, ainda, que a obrigação de atendimento em língua portuguesa refere-se ao tratamento administrativo dos pedidos de garantia e à comunicação com a Administração, não implicando responsabilidade da contratada por fatores externos relacionados à solução técnica da ocorrência, tais como disponibilidade de peças, análise do fabricante, logística internacional ou procedimentos regulatórios?
- c) Assim, está correto afirmar que a Declaração Expressa de Garantia é documento que deve conter apenas os dados de o contato descritos e exigidos no Edital - o nome, endereço, telefone e e-mail de contato do referido setor, em acréscimo ao termo de garantia.

23) Item 5.37 do Termo de Referência – Programa de integridade

Solicita-se esclarecer a interpretação dos itens 5.37 a 5.44 do Termo de Referência.

- 1) Considerando que a presente contratação admite a participação de fabricantes estrangeiros, empresas estrangeiras e representantes comerciais no Brasil, está correto o entendimento de que a exigência de Programa de Integridade refere-se à licitante vencedora e não necessariamente ao fabricante da aeronave quando este não integrar a relação contratual direta com a Administração?
- 2) Adicionalmente, confirma-se que serão aceitos programas de compliance, integridade e anticorrupção estruturados conforme legislações aplicáveis ao fabricante ou à licitante estrangeira, desde que equivalentes aos requisitos estabelecidos no Termo de Referência?

24) Item 6.2 do Termo de Referência – Prorrogação da execução do contrato

O item 6.2 do Termo de Referência estabelece que, em caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente.

Entretanto, considerando a natureza internacional da contratação, a longa duração do ciclo produtivo da aeronave, a necessidade de manutenção de estruturas administrativas, financeiras e operacionais, bem como os compromissos assumidos junto ao fabricante e demais integrantes da cadeia de fornecimento, eventual paralisação ou suspensão da execução contratual poderá gerar custos adicionais que não são neutralizados pela simples extensão do prazo de execução.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Confirma-se que a prorrogação automática prevista no item 6.2 não afasta o direito da contratada ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato quando a paralisação, suspensão ou impedimento da execução gerar custos adicionais comprovadamente suportados pela contratada?

2. Confirma-se que eventuais impactos financeiros decorrentes de ato, determinação ou omissão da Administração que provoquem suspensão, paralisação ou retardamento da execução contratual não constituirão risco ordinário da contratada?

3. Está correto o entendimento de que, nas hipóteses de paralisação ou suspensão imputáveis à Administração, poderão ser objeto de análise para fins de recomposição contratual os custos adicionais comprovadamente incorridos pela contratada, incluindo, exemplificativamente:

- a) custos financeiros;
- b) custos bancários relacionados a cartas de crédito, garantias ou instrumentos financeiros;
- c) custos de manutenção de pedidos junto ao fabricante;
- d) custos de armazenagem;
- e) reajustes de preços praticados por fornecedores;
- f) demais despesas diretamente relacionadas ao prolongamento do prazo de execução?

4. Confirma-se que eventual suspensão ou paralisação determinada pela Administração não implicará transferência à contratada dos ônus econômicos decorrentes do período de interrupção da execução contratual, devendo tais impactos ser analisados à luz da manutenção da equação econômico-financeira originalmente pactuada?

5. Confirma-se que a expressão "prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente", constante do item 6.2, refere-se exclusivamente à recomposição do prazo de execução, sem

prejuízo da apreciação de eventual pedido de reequilíbrio econômico-financeiro quando demonstrada repercussão econômica decorrente da paralisação ou suspensão?

18) Item 8.1 do Termo de Referência – Recebimento provisório

Solicita-se esclarecimento quanto à interpretação e compatibilização do item 8.1 com o procedimento específico de recebimento previsto nos itens 8.10 a 8.18 do Termo de Referência.

O item 8.1 estabelece que os bens serão recebidos provisoriamente no ato da entrega, juntamente com a nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente. Entretanto, o procedimento específico estabelecido para aeronaves prevê a realização do recebimento provisório na fábrica do fabricante, mediante inspeções técnicas, verificações documentais e voo de aceitação, em momento anterior à nacionalização da aeronave e ao recebimento definitivo no Brasil.

Nesse contexto, entende-se que:

- a) o recebimento provisório da aeronave poderá ocorrer sem a emissão de Nota Fiscal brasileira ou instrumento de cobrança equivalente (inclusive sendo impossível oferecer a NF de um item não entregue/vendido por completo);
- b) a conformidade do objeto para fins de recebimento provisório deverá ser verificada mediante a documentação técnica da aeronave e demais documentos exigidos contratualmente;
- c) para aeronaves fabricadas no exterior, documento equivalente ao Export Certificate of Airworthiness (Export C of A) constitui elemento relevante para comprovação da conformidade técnica da aeronave durante o procedimento de aceitação na fábrica;
- d) nos cenários em que o pagamento integral ocorrer após o recebimento definitivo da aeronave, não haverá instrumento de cobrança equivalente associado ao recebimento provisório realizado na fábrica.

Dessa forma, solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que, para o objeto desta contratação, o recebimento provisório deverá ocorrer na fábrica do fabricante independentemente da emissão de Nota Fiscal brasileira (ainda mais havendo a possibilidade de pagamento integral da aeronave após a aceitação definitiva)?
2. Confirma-se que, para fins de recebimento provisório, serão considerados suficientes os documentos técnicos de aceitação e conformidade da aeronave, incluindo aqueles normalmente

utilizados na indústria aeronáutica internacional, tais como certificados emitidos pela autoridade aeronáutica competente e documentação técnica de entrega do fabricante? (Inclusive faz-se necessário reforçar que o corpo técnico da Polícia Federal já conhece procedimento similar que foi realizado com sucesso e sem atrasos).

3. Confirma-se que o procedimento específico previsto nos itens 8.10 a 8.18 prevalece sobre a regra geral do item 8.1 para fins de recebimento provisório da aeronave?

19) Item 8.2 do Termo de Referência – Prazo de correção no recebimento provisório

O item 8.2 do Termo de Referência estabelece que os bens eventualmente rejeitados deverão ser substituídos no prazo de até 90 (noventa) dias contados da notificação da contratada.

Entretanto, considerando a complexidade do objeto contratado e a existência de prazo global de execução da contratação, entende-se que a definição de prazo fixo para correção ou substituição somente produz efeitos práticos quando analisada em conjunto com o cronograma contratual.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que o prazo previsto no item 8.2 deve ser interpretado em conjunto com o prazo global de execução do contrato e com a natureza da não conformidade identificada?
2. Confirma-se que o prazo de 90 dias possui caráter orientativo para saneamento da ocorrência, não constituindo obrigação absoluta quando a correção depender de fatores técnicos, logísticos ou industriais inerentes à cadeia aeronáutica internacional?
3. Confirma-se que a análise do atendimento ao item 8.2 levará em consideração a efetiva repercussão da não conformidade sobre o prazo final de execução do contrato, a gravidade da ocorrência e a diligência demonstrada pela contratada para sua correção?
4. Confirma-se que eventual extrapolação do prazo de 90 dias não caracterizará automaticamente inadimplemento contratual quando demonstrado que a correção da ocorrência permanece em andamento e depende de providências alheias à esfera de controle da contratada, tais como disponibilidade de componentes, fabricante, logística internacional ou exigências regulatórias?

5. Confirma-se que, para fins de aplicação do item 8.2, prevalecerão os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e manutenção da equação econômico-financeira do contrato, especialmente em se tratando de aeronave produzida no exterior?

20) Item 8.3 do Termo de Referência – Emissão da nota fiscal e recebimento definitivo

Solicita-se esclarecer a compatibilização entre os itens 8.1, 8.3 e 8.10 a 8.18 do Termo de Referência.

Entende-se que, para o objeto desta contratação, o procedimento especial de recebimento previsto para aeronaves prevalece sobre as regras gerais constantes dos itens 8.1 e 8.3.

Nesse contexto, considerando que o recebimento provisório ocorre na fábrica do fabricante, anteriormente à nacionalização da aeronave e à emissão de Nota Fiscal brasileira, solicita-se confirmar que:

- a) o recebimento provisório poderá ser formalizado mediante inspeções técnicas, voo de aceitação, documentação de conformidade e emissão do respectivo Termo de Recebimento Provisório, independentemente da apresentação de Nota Fiscal;
- b) para fins de recebimento provisório, documentos técnicos aeronáuticos, incluindo o Export Certificate of Airworthiness (Export C of A), poderão ser utilizados para comprovação da conformidade da aeronave;
- c) o recebimento definitivo previsto nos itens 8.17 e 8.18 poderá anteceder a emissão da documentação fiscal definitiva quando necessário para viabilizar os procedimentos de pagamento internacional previstos no edital;
- d) a referência à Nota Fiscal ou documento de cobrança equivalente constante dos itens 8.1 e 8.3 não deverá ser interpretada como condição obrigatória para a formalização do recebimento provisório realizado na fábrica do fabricante.
- e) Está correto o entendimento de que, para esta contratação, o recebimento definitivo poderá ocorrer antes da emissão da Nota Fiscal definitiva, necessário para viabilizar a correta formação do documento fiscal em conformidade com a taxa cambial efetivamente utilizada na liquidação financeira? (observa-se que o pagamento da aeronave, conforme definido pelo Termo de Referência, consubstanciado no que exige o RAB, Registro Aeronáutico Brasileiro, é feito com a conversão em reais da taxa PTAX do dia anterior ao pagamento, fazendo com que a NF tenha

que refletir essa PTAX e, conseqüentemente, o pagamento tenha sido liberado antes da NF, levando à necessidade prevista no TR de que o recebimento definitivo ocorra antes)

f) Ressalta-se também que a própria Polícia Federal já fez recebimento de aeronaves seguindo este procedimento descrito no subitem (e) acima, tendo inclusive sido bem sucedido, sem quaisquer impedimentos.

g) Confirma-se que a regra constante do item 8.3 deve ser interpretada em conjunto com os demais dispositivos do Termo de Referência relativos ao recebimento definitivo e às modalidades de pagamento internacional, de forma a evitar inconsistências tributárias e cambiais?

h) Confirma-se que, para as propostas apresentadas em moeda estrangeira, a Administração admitirá a adoção do fluxo operacional necessário para que a documentação fiscal reflita a taxa de câmbio efetivamente utilizada para pagamento da operação?

i) Confirma-se que o prazo real de pagamento depende diretamente da opção do meio de pagamento escolhida pela contratada, dentre as alternativas apresentadas neste Termo de Referência?

j) Confirma-se que o prazo máximo de até 10 dias úteis previsto para o recebimento definitivo não impede que este ocorra anteriormente à apresentação da Nota Fiscal, quando a própria dinâmica da contratação internacional exigir a definição prévia do recebimento definitivo para viabilização da documentação financeira e fiscal correspondente?

21) Item 8.12 do Termo de Referência – Comissão de Recebimento e vistoria

O item 8.12 do Termo de Referência prevê que a contratada franqueará, quando solicitado e a qualquer tempo, o acesso de representantes da Administração ao estabelecimento em que a aeronave se encontrar em linha de montagem.

Entretanto, considerando que:

a) a linha de produção encontra-se localizada no exterior e sujeita a protocolos de segurança, confidencialidade, controle de acesso e agendamento definidos exclusivamente pelo fabricante;

b) a aeronave é produzida segundo processo industrial certificado e submetido a procedimentos formais de controle de qualidade e certificação aeronáutica;

c) durante parte relevante do processo produtivo a aeronave ainda não se encontra configurada como unidade completa passível de inspeção funcional;

d) a inspeção técnica de aceitação encontra-se especificamente disciplinada nos itens 8.10 a 8.15 do Termo de Referência;

solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que o acesso previsto no item 8.12 deverá observar as políticas de segurança, confidencialidade e controle de acesso estabelecidas pelo fabricante da aeronave?
2. Confirma-se que a expressão "a qualquer tempo" não implica direito irrestrito ou ilimitado de acesso, devendo as visitas ser previamente coordenadas com a contratada e com o fabricante, observadas a razoabilidade e a viabilidade operacional?
3. Confirma-se que a comissão de recebimento poderá utilizar-se dessa visita franqueada para autorizar a postergação do prazo de entrega uma vez que sejam atendidas às expectativas e questionamentos da mesma?
4. Confirma-se que as inspeções poderão ser concentradas em marcos relevantes do cronograma de fabricação, definidos de comum acordo entre as partes, preservando o adequado exercício da fiscalização contratual sem interferir indevidamente no processo produtivo?
5. Confirma-se que os custos decorrentes de visitas extraordinárias, exigências especiais de segurança, acompanhamento obrigatório por representantes do fabricante ou demais despesas associadas ao acesso às instalações industriais serão previamente definidos e não serão automaticamente suportados pela contratada?
6. Confirma-se que a finalidade do item 8.12 é permitir a fiscalização da evolução da fabricação da aeronave, não constituindo mecanismo de auditoria permanente ou fiscalização irrestrita das instalações industriais do fabricante?

22) Itens 8.19 e 8.28 do Termo de Referência – Nota fiscal e pagamento

O item 8.28 do Termo de Referência prevê que o pagamento será efetuado em até 10 (dez) dias úteis contados da finalização da liquidação da despesa.

Entretanto, considerando que a presente contratação admite a utilização de Carta de Crédito, Contrato de Garantia Financeira e demais instrumentos bancários internacionais, todos com seus regulamentos pré-estabelecidos, solicita-se esclarecer:

1. Confirma-se que, nas hipóteses de utilização de Contrato de Garantia Financeira ou instrumento equivalente, o fluxo operacional de pagamento observará os procedimentos próprios do instrumento contratado e a atuação do Banco do Brasil como agente financeiro da operação?
2. Está correto o entendimento de que, uma vez emitido e assinado o Termo de Recebimento Definitivo, a Administração promoverá imediatamente as providências necessárias para autorização da liberação dos recursos junto à instituição financeira responsável pela operação?
3. Considerando a necessidade de compatibilização entre a documentação fiscal, a taxa de câmbio aplicável e a efetiva liquidação financeira da operação, confirma-se que a Administração adotará procedimento que minimize o intervalo entre o recebimento definitivo e a efetiva ordem de pagamento, de modo a evitar custos financeiros, cambiais e tributários adicionais que impactem a formação dos preços das propostas?
4. Confirma-se que os prazos previstos para liquidação e pagamento não impedem que a autorização de liberação dos recursos ocorra em prazo inferior ao limite máximo previsto no item 8.28, especialmente quando utilizado instrumento financeiro cuja operação esteja condicionada ao recebimento definitivo da aeronave?
5. Considerando os princípios da economicidade e da vantajosidade, confirma-se que a Administração reconhece que a previsibilidade e a celeridade do procedimento de pagamento contribuem diretamente para a redução dos custos financeiros incorporados pelas licitantes às suas propostas?

23) Item 8.30 do Termo de Referência – Modo de Pagamento

O item 8.30.1 do Termo de Referência estabelece procedimento específico de pagamento para empresas estrangeiras, prevendo, dentre outras alternativas, a utilização de remessa internacional, carta de crédito, contrato de garantia financeira ou instrumento bancário equivalente.

Considerando que:

- a) o edital admite a apresentação de propostas em moeda estrangeira;
- b) a licitação possui caráter internacional;
- c) uma empresa brasileira poderá estruturar sua proposta em moeda estrangeira por estar vinculada a fornecimento internacional de aeronave fabricada no exterior e naturalmente paga somente em moeda estrangeira;

d) os riscos cambiais, financeiros e operacionais associados ao fornecimento internacional são substancialmente os mesmos independentemente da nacionalidade da contratada;

solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que empresa brasileira que apresente proposta em moeda estrangeira poderá utilizar os mesmos mecanismos financeiros previstos no item 8.30.1, incluindo Contrato de Garantia Financeira, Carta de Crédito ou instrumento bancário equivalente, observadas as regras do Banco do Brasil e da legislação aplicável?
2. Confirma-se que, para fins de pagamento, empresa nacional que apresente proposta em moeda estrangeira receberá tratamento equivalente ao conferido à empresa estrangeira que apresente proposta na mesma moeda, preservando-se a neutralidade financeira da operação e a isonomia entre os licitantes?
3. Confirma-se que a Administração não exigirá da empresa brasileira que apresente proposta em moeda estrangeira a assunção de risco cambial adicional em comparação àquele suportado por empresa estrangeira, devendo ambos os licitantes estar sujeitos a condições econômicas equivalentes para formação de seus preços?
4. Está correto o entendimento de que, caso a proposta da empresa brasileira seja apresentada em moeda estrangeira, a forma de pagamento poderá observar os mesmos critérios de liquidação financeira, conversão cambial e liberação de recursos aplicáveis às propostas estrangeiras, garantindo a efetiva equivalência das condições de competição previstas para a licitação internacional?

24) Item 8.36 do Termo de Referência – Oferta de garantia em caso de pagamento antecipado

Em relação ao item 8.36 do Termo de Referência, solicita-se esclarecer os seguintes aspectos relacionados à prestação de garantia e à documentação necessária para viabilização dos pagamentos antecipados previstos na contratação.

a. Considerando a natureza internacional da operação e a possibilidade de participação de fabricante estrangeiro, importadora, trading ou outros integrantes da cadeia comercial do fornecimento da aeronave, confirma-se que a Administração admitirá a apresentação de garantia financeira emitida por terceiro diretamente vinculado à operação, desde que tal garantia seja suficiente, válida, executável e apta a assegurar integralmente os valores antecipados pela Administração?

- b. Confirma-se que a exigência de garantia constante do item 8.36 não se restringe necessariamente à pessoa jurídica contratada, podendo ser prestada por fabricante, empresa do mesmo grupo econômico, importadora ou outro agente integrante da cadeia de fornecimento cuja participação seja formalmente comprovada?
- c. O item 8.36 faz referência à emissão de nota fiscal ou documento equivalente correspondente ao percentual do valor a receber. Considerando que, em operações internacionais com pagamento antecipado, pode não existir fato gerador apto à emissão de Nota Fiscal definitiva de venda antes da entrega da aeronave, confirma-se que serão aceitos documentos equivalentes de cobrança, tais como recibo, invoice, proforma invoice ou outro documento comercial idôneo compatível com a etapa contratual correspondente?
- d. Confirma-se que a expressão "documento equivalente" deve ser interpretada de forma compatível com as práticas usuais das operações internacionais de aquisição de aeronaves e com os instrumentos financeiros previstos no próprio Termo de Referência, especialmente nas hipóteses de pagamento antecipado parcial?

25) Item 8.41.1 do Termo de Referência – Crédito Documentário ou Contrato de Garantia Financeira

Os itens 8.37 e seguintes do Termo de Referência admitem a utilização de Carta de Crédito, Contrato de Garantia Financeira ou outro instrumento bancário equivalente de comum acordo entre as partes para viabilização das operações financeiras da contratação.

Considerando que, nas operações internacionais de aquisição de aeronaves, o Crédito Documentário (Carta de Crédito) constitui instrumento amplamente utilizado e reconhecido pelo mercado internacional para assegurar simultaneamente a proteção do comprador e do fornecedor, solicita-se esclarecer:

- a. Está correto o entendimento de que a Administração poderá admitir a utilização de Crédito Documentário (Carta de Crédito) como instrumento apto a produzir efeitos equivalentes ao Contrato de Garantia Financeira, desde que sua estrutura assegure nível equivalente de proteção aos interesses da Administração?
- b. Nível equivalente de proteção a todos os envolvidos no questionamento anterior também se refere quanto à proteção cambial para pagamentos em moeda estrangeira?
- c. Confirma-se que a Carta de Crédito poderá ser utilizada como mecanismo de garantia dos valores envolvidos na operação sempre que os recursos permanecerem vinculados à instituição

financeira e sua liberação estiver condicionada ao atendimento dos marcos documentais previstos contratualmente?

d. Considerando o princípio da economicidade e da vantajosidade da contratação, confirma-se que a Administração analisará a equivalência funcional dos instrumentos financeiros propostos, privilegiando soluções que reduzam custos financeiros, bancários e operacionais sem comprometer a segurança da contratação?

e. Está correto o entendimento de que a utilização de Carta de Crédito, quando apta a assegurar os mesmos objetivos do Contrato de Garantia Financeira, não será rejeitada exclusivamente por nomenclatura ou forma jurídica diversa do instrumento originalmente indicado no Termo de Referência?

f. Confirma-se que eventual aceitação da Carta de Crédito como instrumento equivalente poderá contribuir para redução dos custos financeiros da operação e, consequentemente, para a obtenção de proposta economicamente mais vantajosa para a Administração?

26) Item 8.49 do Termo de Referência – Cessão de crédito

Em relação ao item 8.49, que estabelece que as cessões de crédito dependerão de prévia aprovação do Contratante, solicita-se esclarecer o alcance e a operacionalização dessa disposição.

Considerando que contratos aeronáuticos de grande vulto frequentemente envolvem estruturas de financiamento, antecipação de recebíveis, cessão fiduciária de créditos e outras operações financeiras destinadas a viabilizar a fabricação, importação e entrega da aeronave, entende-se que a possibilidade de cessão dos créditos contratuais constitui elemento relevante da modelagem econômico-financeira da contratação.

Nesse contexto, solicita-se esclarecer:

- a) se a exigência de aprovação prévia aplica-se também às cessões fiduciárias em garantia e demais instrumentos de financiamento celebrados com instituições financeiras;
- b) quais serão os critérios objetivos utilizados pela Administração para aprovação ou rejeição da cessão pretendida;
- c) qual será o prazo para manifestação da Administração acerca do pedido de cessão de crédito;
- e

d) se, uma vez atendidos os requisitos legais e preservadas todas as obrigações da contratada perante a Administração, a aprovação será concedida de forma objetiva e motivada.

Adicionalmente, considerando que eventual impossibilidade de utilização de mecanismos usuais de financiamento pode impactar diretamente a estrutura econômica da contratação e os custos suportados pelos licitantes, solicita-se esclarecer se o entendimento da Administração é no sentido de permitir a cessão de créditos e a constituição de garantias fiduciárias em favor de instituições financeiras, desde que não haja alteração das obrigações contratuais assumidas perante o Contratante.

27) Item 8.51 do Termo de Referência – Reajustamento de preços

Solicita-se esclarecimento quanto à interpretação conjunta dos itens 8.51 e 8.52 do Termo de Referência.

O item 8.51 dispõe que os preços inicialmente contratados serão fixos e irrevogáveis no prazo de um ano contado da data do orçamento estimado. Por sua vez, o item 8.52 estabelece condições para aplicação do reajuste após a implementação da anualidade.

Entretanto, a redação dos dispositivos pode conduzir à interpretação de que obrigações cuja execução tenha sido iniciada antes da anualidade não estariam sujeitas a qualquer reajustamento posterior, ainda que executadas em momento significativamente posterior ao transcurso do período de 12 meses.

Caso essa interpretação prevaleça, haveria aparente incompatibilidade entre os próprios dispositivos, uma vez que o item 8.51 pressupõe a possibilidade de reajustamento após a anualidade, contado da data do orçamento estimado, enquanto o item 8.52 poderia inviabilizar sua aplicação justamente às obrigações originadas antes desse marco temporal.

Diante disso, solicita-se esclarecer:

1. Está correto o entendimento de que o item 8.52 não impede a incidência do reajustamento sobre parcelas, etapas ou obrigações executadas após a implementação da anualidade, ainda que decorrentes de contrato firmado anteriormente?
2. Confirma-se que os itens 8.51 e 8.52 devem ser interpretados de forma conjunta, de modo que a vedação existente no primeiro ano não resulte na exclusão definitiva do direito ao reajuste das obrigações executadas após o período anual, considerando a data do orçamento estimado?

3. Confirma-se que, ultrapassado o prazo de um ano previsto no item 8.51, as parcelas contratuais executadas posteriormente poderão ser objeto de reajustamento na forma prevista pelo Termo de Referência, independentemente da data de início da obrigação?
4. Está correto o entendimento de que o item 8.52 não pretende afastar a recomposição inflacionária de obrigações de execução continuada ou diferida, especialmente considerando a vigência de 36 meses (e o prazo de execução de até 1080 dias previstos atualmente) para a presente contratação?
5. Qual é a data do orçamento estimado para fins de incidência da cláusula de reajustamento?

28) Item 9.28 do Termo de Referência – Atestado de capacidade técnica

Solicita-se esclarecer a interpretação do item 9.28.1 do Termo de Referência.

1. Quais critérios objetivos serão utilizados pela Administração para caracterizar a expressão "aeronave compatível com o objeto licitado"?
2. Está correto o entendimento de que o requisito de experiência prévia se refere à comprovação de fornecimento de aeronave e não necessariamente à sua fabricação?
3. Confirma-se que serão aceitos atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras, desde que demonstrem o fornecimento de aeronave compatível com o objeto licitado?
4. Solicita-se esclarecer o alcance da dispensa prevista na parte final do item 9.28.1, especialmente se o fornecimento da aeronave Cessna Grand Caravan EX para a PF por parte da TAM, dentro do prazo, em 2025, se faz necessário e se adapta para cumprimento do item. Neste sentido, para comprovação deste fornecimento, qual documento seria utilizado e admitido pela licitante para comprovação da capacidade técnica para fins de habilitação.

29) Modelo de Propostas – Anexos I.I e I.II

O Edital disponibiliza dois modelos distintos de proposta comercial: o Modelo de Proposta para Equipamento Importado (Equalização) e o Modelo de Proposta para Material Nacional ou Nacionalizado. Observa-se, contudo, que ambos os formulários admitem sua utilização por empresas brasileiras e por empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no Brasil, ao mesmo

tempo em que estabelecem metodologias distintas de composição de preços e de consideração dos encargos tributários.

Nesse contexto, solicita-se que a Administração esclareça, de forma detalhada:

- a) Qual é a finalidade específica de cada formulário e quais critérios objetivos devem ser observados para definição do modelo aplicável por cada licitante, especialmente nos casos em que empresa brasileira apresente proposta para fornecimento de aeronave fabricada no exterior e cuja operação envolva importação do equipamento?
- b) A distinção entre os modelos tem por fundamento a nacionalidade do licitante, a origem do bem, a moeda da proposta, a forma de faturamento ou a estrutura da operação de fornecimento?
- c) Caso empresas brasileiras importadoras, revendedoras nacionais de aeronaves fabricadas no exterior e fabricantes estrangeiros venham a utilizar o mesmo Modelo de Equalização, qual é a efetiva finalidade do mecanismo de equalização previsto pela Administração e de que forma o procedimento assegura a comparabilidade entre estruturas tributárias e operacionais distintas?
- d) Em licitação distinta (2022 da Polícia Rodoviária Federal), foi estabelecido que se utilizaria o Anexo I.II para licitantes nacionais cuja venda de bem importado é feita como nacionalizado no país, optando pela escolha da moeda do país de origem do bem (no caso, o dólar americano). Considerando o que já foi exposto, confirmar se o modelo correto de proposta para essa finalidade é o Anexo I.II.
- e) Considerando que o Modelo de Equalização estabelece percentuais fixos de ICMS, IPI, PIS e COFINS para fins de composição da proposta, confirma-se que tais percentuais possuem finalidade meramente referencial e equalizatória para o julgamento das propostas, não representando necessariamente a carga tributária efetiva de cada licitante ou de cada operação de importação?
- f) Considerando a existência de regimes tributários específicos, incentivos fiscais, operações beneficiadas por normas especiais de ICMS, imposição de diferenciais de alíquotas do ICMS cobrado entre Estados da Federação, diferentes estruturas logísticas e de importação, impacto da transição da reforma tributária com implementação do CBS e implementação do IBS, além do Imposto seletivo e o decaimento e alteração de benefícios já existentes solicita-se confirmar que os percentuais previstos nos formulários não afastam o reconhecimento de que a carga tributária efetiva poderá ser distinta da carga tributária utilizada para fins de equalização e comparação das propostas, principalmente considerando o prazo longo de entrega e a incerteza tributária atualmente instalada no ambiente de negócios do Brasil.

30) Item 2.1 da Matriz de Riscos

Reforma Tributária, Matriz de Riscos e Preservação do Equilíbrio Econômico-Financeiro

Verifica-se que a presente contratação envolve objeto de elevada complexidade técnica, fabricação sob encomenda, cadeia internacional de suprimentos e prazo de entrega que poderá alcançar período em que já estará em curso a implementação da Reforma Tributária do consumo, com substituição gradativa de tributos atualmente existentes por novos tributos, notadamente CBS e IBS.

Observa-se, ainda, que os modelos de proposta disponibilizados pela Administração foram estruturados a partir de premissas tributárias atualmente vigentes, incluindo ICMS, PIS, COFINS e IPI, os quais são utilizados tanto na equalização quanto na formação dos preços de referência do certame.

Contudo, não foi identificada previsão específica na matriz de riscos acerca dos impactos decorrentes da Reforma Tributária, embora se trate de evento legislativo certo, já aprovado em âmbito constitucional, permanecendo pendente a definição de diversos aspectos relevantes para a carga tributária efetiva incidente sobre futuras operações de fornecimento, especialmente no que se refere às alíquotas efetivas, regimes de transição, créditos tributários, tratamento de operações de importação e repercussões econômicas sobre contratos de longa execução.

Nesse contexto, solicita-se esclarecer:

- a) A Administração reconhece que a implementação da Reforma Tributária, incluindo a gradativa substituição dos tributos atualmente considerados nos modelos de proposta por CBS, IBS e demais mecanismos decorrentes da legislação superveniente, constitui fato superveniente potencialmente apto a impactar a equação econômico-financeira do contrato?
- b) Considerando que o modelo de proposta foi elaborado com base em ICMS, PIS, COFINS e IPI, confirma-se que tais parâmetros possuem finalidade exclusivamente referencial e equalizatória para comparação das propostas, não representando alocação definitiva do risco tributário futuro à contratada?
- c) A ausência de previsão específica da Reforma Tributária na matriz de riscos deve ser interpretada como manutenção da regra geral de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro diante de alterações legislativas supervenientes que provoquem aumento ou redução relevante dos custos da contratação?
- d) Caso a Administração entenda que os efeitos decorrentes da implementação do IBS, CBS ou de outros tributos resultantes da Reforma Tributária não constituem risco ordinário da contratada,

solicita-se esclarecer se tais eventos poderão ensejar revisão contratual e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

e) Considerando que a definição das alíquotas efetivas dos novos tributos poderá ocorrer apenas após a apresentação das propostas e até mesmo após a assinatura do contrato, solicita-se esclarecer qual mecanismo contratual será utilizado para preservar a equivalência entre encargos assumidos e remuneração originalmente pactuada.

f) Diante da materialidade e previsibilidade do evento, a Administração considera pertinente promover ajuste na matriz de riscos para consignar expressamente que os impactos econômicos decorrentes de alterações legislativas relacionadas à implementação da Reforma Tributária não constituem risco exclusivo da contratada?

g) Caso não haja alteração da matriz de riscos, solicita-se que a Administração declare expressamente que a utilização dos percentuais tributários atualmente previstos nos modelos de proposta não implicará renúncia, limitação ou afastamento do direito da futura contratada à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de alterações legislativas supervenientes relacionadas à Reforma Tributária.

h) Por fim, considerando o elevado prazo de execução contratual, o caráter internacional da aquisição e a impossibilidade objetiva de precificação atual dos impactos futuros decorrentes da definição das alíquotas e regras operacionais do IBS e da CBS, sugere-se manifestação da Administração acerca da alocação desse risco contratual, de forma a assegurar segurança jurídica, isonomia entre os licitantes e adequada formação das propostas econômicas.

31) Matriz de riscos – Linhas 8 e 9 – Execução

Considerando que a matriz de riscos contempla a hipótese de atraso na fabricação da aeronave pelo fabricante, solicita-se esclarecer se, em situações de atraso comprovadamente decorrentes de limitações da cadeia produtiva ou do processo fabril do fabricante, e não causadas por ação ou omissão da contratada, a Administração admite mecanismos alternativos de mitigação que preservem o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, sem exigir a substituição da aeronave por outra unidade equivalente, sobretudo em cenários nos quais a fabricação já esteja em estágio avançado ou a substituição seja inviável sob o ponto de vista operacional.

Solicita-se ainda esclarecer se, para tais hipóteses, a Administração considera adequada a manutenção das demais condições econômicas originalmente pactuadas, com eventual

limitação dos efeitos financeiros decorrentes da postergação da entrega, em substituição à exigência de fornecimento de aeronave substituta ou outras medidas incompatíveis com a dinâmica de produção do mercado aeronáutico.

32) Item 6.1 da matriz de riscos

Considerando o disposto no item 6.1 da Matriz de Riscos, solicita-se esclarecer se a vedação ao reequilíbrio econômico-financeiro ali prevista aplica-se apenas aos riscos ordinários expressamente atribuídos às partes ou se também alcança situações extraordinárias, supervenientes e alheias à esfera de controle da parte responsável pelo risco, especialmente aquelas sujeitas ao item 5.3 da própria Matriz de Riscos.

Solicita-se confirmar que a regra do item 6.1 não afasta a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em hipóteses de acontecimentos extraordinários e de consequências econômicas imprevisíveis, ainda que relacionados a categorias de risco originalmente atribuídas à contratada.

33) Item 6.6.16 – do ETP - Estudo Técnico Preliminar

Considerando que o item 6.6.10 do Estudo Técnico Preliminar (ETP) prevê o fornecimento de 10 (dez) fones de comunicação aeronáutica, entende-se que a finalidade da Administração é assegurar a comunicação interna entre os ocupantes da aeronave. Contudo, o item 6.6.16, ao tratar do sistema de intercomunicação interna, não especifica expressamente a quantidade mínima de posições/usuários que deverá ser atendida pelo sistema.

1) Dessa forma, solicita-se confirmar o entendimento de que o sistema de intercomunicação interna deverá ser compatível com todos os assentos da configuração ofertada da aeronave, permitindo que qualquer ocupante utilize o sistema de intercomunicação interna.

2) Caso esse entendimento não esteja correto, solicita-se informar expressamente qual a quantidade mínima de posições, assentos ou usuários que deverá ser suportada pelo sistema de intercomunicação interna exigido pela Administração.

34) Participação de fabricante e revenda/representante com propostas diversas na licitação

Considerando a possibilidade de participação simultânea de fabricante e representante comercial autorizados para oferta do mesmo modelo de aeronave, situação que pode resultar em compartilhamento de informações estratégicas e potencial redução da rivalidade concorrencial, solicita-se esclarecer de que forma a Administração avaliará a independência das propostas apresentadas e a efetiva observância do princípio da competitividade.

Em especial, questiona-se se a Administração entende existir risco concorrencial na hipótese de participação concomitante de empresas que mantenham vínculo comercial permanente relacionado ao fornecimento do próprio objeto licitado e quais providências serão adotadas para mitigar eventual comprometimento da disputa.

35) Esclarecimento sobre o valor e o custo total com o meio de pagamento escolhido pelos licitantes – necessidade de precificação.

Salientamos que o Edital contém previsão de que o custo é exclusivo da Contratada, de modo que se entende, salvo melhor juízo, que ela própria deve precificar previamente este custo e inserir em sua proposta financeira na formatação do preço e ser ofertado em sua proposta. "O edital prevê a utilização de Carta de Crédito e/ou Contrato de Garantias Financeiras como mecanismos de pagamento, atribuindo à Contratada os custos decorrentes da sua emissão, operação e manutenção. Contudo, não foi identificado no Edital, Termo de Referência ou demais anexos qualquer parâmetro indicativo do custo desses instrumentos financeiros considerado pela Administração na elaboração do orçamento estimado.

Dessa forma, solicita-se informar qual percentual, valor ou premissa foi adotado pela Administração para estimar os custos associados aos referidos instrumentos de pagamento, pois mesmo após contato com o Banco do Brasil, não houveram respostas ao licitante sobre o custo dessas operações financeiras.

Adicionalmente, solicita-se confirmar se o percentual efetivamente cobrado pelas instituições financeiras para operacionalização da Carta de Crédito ou do Contrato de Garantias Financeiras será integralmente suportado pela Contratada, independentemente de eventual divergência em

relação às premissas consideradas pela Administração quando da elaboração da expectativa de preços e de sua publicação a partir da resposta a este questionamento.

Ainda em relação ao Contrato de Garantias Financeiras, entende-se que a preservação da equivalência econômica da contratação depende da existência de mecanismo que assegure a integral correspondência entre os valores pactuados em moeda estrangeira e os desembolsos efetivamente realizados ao longo da execução contratual. Nesse contexto, solicita-se esclarecer se a Administração tem ciência da necessidade de que o instrumento financeiro adotado esteja estruturado de forma a preservar a paridade cambial da operação, inclusive mediante vinculação dos recursos a mecanismo financeiro compatível com a moeda da contratação, de modo a evitar exposição cambial indevida tanto para a Administração quanto para a Contratada. Caso esse entendimento não esteja correto, solicita-se esclarecer qual será o mecanismo adotado para garantir a correspondência entre os pagamentos efetuados e os valores contratados em moeda estrangeira durante toda a execução do contrato.

BELO HORIZONTE

Aeroporto da Pampulha
Rua dos Hangares, 49
31710-410 - Belo Horizonte, MG
Tel.: +55 31 3497.3888

GOIÂNIA

Aeroporto Santa Genoveva
Av. Santos Dumont, s/nº
Hangar III (Hangar da Sete Taxi Aéreo)
Setor Norte – Bairro Santa Genoveva
74672-420 - Goiânia, GO
Tel.: +55 62 3096.7048

GUARULHOS

Aeroporto de Guarulhos
Rod. Hélio Smidt, s/nº
07190-100 – Guarulhos, SP
Tel.: +55 11 2890.7800

JUNDIAÍ

Aeroporto Estadual
Comandante Rolim Adolfo Amaro
Avenida Emílio Antonon, s/nº
13212-010 – Jundiaí, SP
Tel.: +55 11 4589.5500

MANAUS

Aeroporto Internacional de Manaus
Terminal de Passageiros I
Avenida Santos Dumont, 1350
69041-000 - Manaus, AM
Tel.: +55 92 3652.1603

Requerimento.

Diante de todo o exposto, requer-se:

- (i) o recebimento e processamento do presente pedido de esclarecimentos
- (ii) o acolhimento das razões apresentadas, com a consequente retificação do Edital, Termo de Referência e demais documentos correlatos, nos pontos indicados, de forma a sanar as inconsistências, ambiguidades e riscos de interpretação identificados, tornando a resposta parte integrante do certame;
- (iii) Por fim, requer-se que os esclarecimentos e eventuais alterações sejam formalmente disponibilizados a todos os interessados, de modo a assegurar tratamento isonômico entre os licitantes e adequada formação das propostas.

Nestes Termos,

Pede Deferimento.

São Paulo, 31 de agosto de 2026.

HUMBERTO FERREIRA
VINHAIS:3243327687
0

Assinado de forma digital
por HUMBERTO FERREIRA
VINHAIS:3243327687
Dados: 2026.08.31 23:43:53
-03'00'

TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA E TÁXI AÉREO S/A

RESPOSTA AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS

Pregão Eletrônico Internacional nº 200334-10/2026

Processo Administrativo nº 08200.018779/2025-31

Em atenção aos questionamentos apresentados pela empresa **TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S/A**, apresentam-se os seguintes esclarecimentos:

1. Item 1.1 do Termo de Referência – Aeronave nova de fábrica

Sim. Confirma-se o entendimento de que a condição de aeronave nova de fábrica será aferida com base na documentação oficial de certificação e demais documentos aeronáuticos emitidos pela autoridade aeronáutica competente do país de origem, observada a regulamentação aplicável e os documentos que comprovem a condição de fabricação e certificação da aeronave.

2. Item 1.1 do Termo de Referência – Ano civil da certificação e da entrega

Sim. Confirma-se que a emissão do Certificado de Aeronavegabilidade brasileiro em ano civil distinto daquele da vistoria ou da emissão do Export Certificate of Airworthiness não descaracteriza, por si só, a condição de aeronave nova de fábrica.

Tal entendimento decorre das peculiaridades do mercado aeronáutico, no qual os processos de fabricação, configuração, certificação, importação, nacionalização e entrega podem ocorrer em períodos e anos civis distintos.

3. Item 1.1 do Termo de Referência – Data de recebimento da aeronave

Sim. Confirma-se que a aeronave será considerada nova de fábrica independentemente da data de seu efetivo recebimento pela Administração, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no Termo de Referência e aqueles esclarecidos nas presentes respostas, especialmente quanto à documentação de certificação e à comprovação da condição de aeronave nova pelo fabricante.

4. Export Certificate of Airworthiness – comprovação da condição de aeronave nova

Não. O **Export Certificate of Airworthiness (Export C of A)** é documento emitido pela autoridade aeronáutica competente do país de origem com a finalidade de atestar que a aeronave ou produto aeronáutico atende aos requisitos aplicáveis de segurança e aeronavegabilidade na data da inspeção e emissão do documento.

A condição de **aeronave nova de fábrica**, por sua vez, deverá ser comprovada por documentação emitida pelo próprio fabricante, tais como **nota fiscal, invoice, declaração do fabricante ou documento equivalente**, que permita verificar que a aeronave ofertada possui a condição de nova de fábrica exigida no instrumento convocatório.

5. Item 6.3 do Edital – Tributos, transporte, seguros e demais custos

Esclarece-se que, durante a execução contratual, os **tributos federais incidentes sobre os pagamentos serão observados e recolhidos na forma da legislação aplicável, por ocasião do pagamento.**

Entretanto, quaisquer valores, custos ou despesas necessários à integral execução do objeto deverão estar contemplados na proposta de preços apresentada pela contratada, incluindo, conforme aplicável, **transporte, frete, seguros, armazenagem, desembaraço**

e procedimentos alfandegários, taxas, encargos e demais despesas relacionadas ao fornecimento e à entrega da aeronave.

A Polícia Federal não assumirá, além dos valores contratualmente estabelecidos, custos ou encargos que sejam de responsabilidade da contratada ou que devam compor a formação de seu preço.

6. Item 4.4 do Termo de Referência – Critérios de sustentabilidade

Sim. Confirma-se que os requisitos de sustentabilidade previstos no item 4.4 devem ser observados naquilo que for aplicável ao fornecimento, não alcançando requisitos relativos à **composição estrutural da aeronave**, tampouco constituindo condição adicional para sua certificação e aceitação aeronáutica.

Considerando que a aeronave deverá ser fabricada e certificada segundo os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, os critérios de sustentabilidade não poderão ser interpretados de modo a exigir alteração de características estruturais, de projeto ou de certificação da aeronave.

7. Item 5 do Termo de Referência – Prazo de entrega de 1.080 dias e vigência de 36 meses

Sim. Confirma-se que as referências temporais constantes dos documentos da contratação que indiquem **1.080 (mil e oitenta) dias** devem ser interpretadas como correspondentes ao período de **36 (trinta e seis) meses**, mesmo prazo da vigência contratual especificada no item 1.3 do termo de referência, afastando-se qualquer divergência interpretativa quanto ao prazo aplicável à contratação.

8. Item 5.2 do Termo de Referência – Prazo de entrega e eventuais imprevistos

Não. O prazo contratual de **36 (trinta e seis) meses** constitui período razoável e compatível com as peculiaridades do objeto e com as etapas necessárias à fabricação, integração de equipamentos, certificação, importação, nacionalização e entrega da aeronave.

Eventuais ocorrências que possam afetar o cronograma de entrega já encontram previsão nos documentos da contratação e nos mecanismos de gerenciamento de riscos.

Na hipótese de ocorrência de evento devidamente justificado, cuja repercussão sobre o prazo de entrega seja comprovada, a situação poderá ser analisada pela equipe de fiscalização, observadas as disposições contratuais e a legislação aplicável.

9. Item 5.4 do Termo de Referência – Alteração tributária e equilíbrio econômico-financeiro

Sim. A legislação aplicável já prevê a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro diante de alterações tributárias supervenientes que repercutam sobre os custos da contratação.

Assim, caso seja criado ou majorado tributo por **lei superveniente**, poderá ser analisada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, desde que demonstrada a efetiva repercussão da alteração tributária sobre os custos da contratação.

Para tanto, caberá à contratada apresentar **memória de cálculo e demais documentos comprobatórios**, de modo a demonstrar objetivamente a alteração dos custos decorrente do fato superveniente.

A eventual recomposição não será automática, dependendo da comprovação da ocorrência do evento e de sua efetiva repercussão econômico-financeira sobre a execução contratual.

10. Item 5.5 do Termo de Referência – Licença de Estação

Sim. Considerando que a emissão da Licença de Estação depende de procedimento administrativo perante a ANATEL e de providências relacionadas à transferência da matrícula para o operador final, considera-se atendido o requisito mediante:

- a)** apresentação do protocolo de solicitação da Licença de Estação junto à ANATEL, em nome da Polícia Federal, imediatamente após a transferência da matrícula;
- b)** compromisso formal da contratada de promover e acompanhar as providências necessárias até a emissão da licença definitiva; e
- c)** responsabilização da contratada pelas providências que estejam sob sua esfera de controle, não lhe sendo imputáveis eventuais atrasos decorrentes exclusivamente da tramitação administrativa perante a ANATEL.

Tal entendimento observa o fluxo regulatório aplicável e considera que a emissão definitiva da Licença de Estação depende de ato administrativo e de condição que somente se concretizam após a transferência da aeronave para o operador final.

11. Item 5.6 do Termo de Referência – Documentação técnica

a) Entende-se por documentação técnica, para fins do item 5.6 do Termo de Referência, os manuais e documentos necessários à operação, manutenção, aeronavegabilidade continuada e gestão da aeronave, incluindo, quando aplicável, manuais de voo, manutenção, catálogo ilustrado de peças, boletins de serviço, publicações técnicas e demais documentos normalmente disponibilizados ao operador da aeronave pelo fabricante.

b) Não está sendo exigido fornecimento irrestrito de documentação destinada exclusivamente à certificação ou homologação de oficinas de manutenção perante autoridades aeronáuticas, mas sim a documentação necessária à adequada operação e manutenção da aeronave pela Polícia Federal.

c) Sim. O fornecimento de acesso aos sistemas eletrônicos de acompanhamento de manutenção e aeronavegabilidade continuada disponibilizados pelo fabricante será considerado apto ao atendimento do requisito, desde que permita acesso efetivo à documentação técnica exigida no item 5.6 do TR.

12 – Item 5.7 do Termo de Referência – Apólice de Seguro RETA

A finalidade do item 5.7 é assegurar que a aeronave seja entregue à Administração acompanhada da cobertura securitária exigida para operação no Brasil.

Todavia, a contratação e emissão da apólice RETA devem observar a regulamentação aplicável e as condições impostas pelas seguradoras e órgãos competentes.

A contratada permanece responsável pelo cumprimento das exigências do item 5.7 do TR, devendo adotar todas as providências necessárias para obtenção da cobertura exigida. Eventuais situações excepcionais decorrentes de exigências regulatórias ou de mercado serão analisadas pela Administração à luz do caso concreto e da documentação comprobatória apresentada.

Não há alteração do Termo de Referência.

13 – Item 5.15 do Termo de Referência – Despachante Aduaneiro

a) Sim. A Polícia Federal fornecerá tempestivamente os documentos, autorizações, procurações, assinaturas e demais atos administrativos que sejam de sua competência legal e necessários à condução dos processos de importação, nacionalização e desembaraço aduaneiro do objeto contratado, quando exigidos pela legislação brasileira. Tal entendimento decorre da própria sistemática prevista no item 5.15 do TR, que prevê a designação de responsável pela Administração para acompanhamento dos procedimentos de importação.

b) Sim. Nos casos de importação de peças, componentes ou materiais fornecidos em garantia, será designado representante da Administração para atuar como ponto focal junto à contratada, observando-se as competências institucionais de cada parte e os fluxos administrativos aplicáveis.

c) Sim. Eventuais atrasos decorrentes exclusivamente da ausência de providências atribuídas à Administração não serão automaticamente imputados à contratada para fins sancionatórios, desde que haja comprovação documental da diligência da contratada e do nexos causal entre a demora e a atuação administrativa pendente. A análise ocorrerá caso a caso, observando os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e da adequada alocação dos riscos contratuais.

14 – Item 5.20 do Termo de Referência – Garantia Contratual

a) Não procede o entendimento de que a Administração estaria vinculada exclusivamente às políticas comerciais ou aos marcos iniciais de garantia adotados pelos fabricantes.

b) O item 5.20 do Termo de Referência estabelece requisito mínimo da contratação, dispondo que o prazo de garantia contratual dos bens deverá totalizar, no mínimo, 12 (doze) meses contados a partir do primeiro dia útil subsequente ao recebimento definitivo do objeto. Trata-se de requisito definido pela Administração em razão das características operacionais da contratação e da necessidade de assegurar disponibilidade, confiabilidade e suporte adequados à operação policial das aeronaves.

c) A forma pela qual a futura contratada estruturará o atendimento desse requisito junto ao fabricante, mediante garantias originais, extensões de garantia, programas de suporte ou outros mecanismos equivalentes, constitui responsabilidade exclusiva da contratada.

Dessa forma, permanece inalterada a exigência constante do item 5.20 do Termo de Referência.

15 – Item 5.20, alínea “a” do TR – Garantia dos componentes da célula

1. O perfil operacional pretendido para as aeronaves encontra-se amplamente justificado no Estudo Técnico Preliminar, abrangendo operações de repressão a

crimes ambientais, combate ao tráfico de drogas, apoio a operações policiais especiais, transporte de equipes táticas e missões executadas em regiões remotas, especialmente na Amazônia Legal.

2. A Administração mantém os requisitos mínimos de garantia previstos no item 5.20 do Termo de Referência por entender que são compatíveis com as necessidades operacionais do órgão e com os objetivos pretendidos pela contratação.
3. A conformidade das propostas será analisada à luz dos requisitos mínimos estabelecidos no Termo de Referência, cabendo aos licitantes demonstrar sua capacidade de atendimento às exigências da contratação.
4. Não haverá alteração ou substituição dos requisitos mínimos de garantia expressamente previstos no Termo de Referência.

16 – Item 5.21 do Termo de Referência – Apresentação dos termos de garantia

Não há exigência de apresentação dos termos completos de garantia juntamente com a proposta comercial.

Todavia, o licitante deverá comprovar o atendimento integral dos requisitos mínimos de garantia previstos no Termo de Referência e poderá ser instado a apresentar documentação complementar para validação técnica do objeto ofertado durante o procedimento licitatório ou na fase contratual.

17 – Item 5.26 do Termo de Referência – Substituição de Peças

a) Sim. O entendimento está correto. A finalidade do item 5.26 é assegurar a manutenção da aeronavegabilidade, confiabilidade operacional e cobertura de garantia da aeronave durante o período contratual em consonância com os princípios da segurança operacional e das práticas regularmente admitidas pela indústria aeronáutica e pelas autoridades aeronáuticas competentes. Dessa forma, serão admitidas peças novas, peças com TSO zero horas, peças revisadas ou retificadas, desde que certificadas, aeronavegáveis, aprovadas pelo fabricante quando exigido, e aptas ao retorno seguro da aeronave à operação.

b) Sim. A aplicação do item observará as políticas de garantia do fabricante e as exigências das autoridades aeronáuticas competentes, sem prejuízo do atendimento ao nível de desempenho e segurança exigido pela Administração. A finalidade do dispositivo é assegurar que os componentes substituídos durante o período de garantia restabeleçam integralmente a funcionalidade, a confiabilidade, a certificação e a aeronavegabilidade do equipamento, observadas as especificações do fabricante, as exigências regulatórias aplicáveis e as condições previstas na garantia.

c) Sim. O objetivo da cláusula não é impor obrigatoriamente o fornecimento de componente novo de fábrica em todas as hipóteses, mas assegurar a plena restauração da aeronavegabilidade e da funcionalidade do equipamento, observadas as práticas usuais da indústria aeronáutica e os procedimentos aprovados pelo fabricante e pelas autoridades certificadoras.

Mantém-se integralmente a redação do Termo de Referência.

18 – Itens 5.27 e 5.28 do Termo de Referência – Prazo de reparo em garantia

1. Sim. Os itens devem ser interpretados conjuntamente.
2. Sim. A Administração poderá analisar pedidos de prorrogação devidamente fundamentados e comprovados, nos termos do item 5.28.
3. Sim, desde que demonstrada atuação diligente da contratada.
4. Não há exigência de apresentação prévia do termo de garantia para atendimento dos itens citados.
5. Não. O item 5.29 permanece aplicável nos termos do TR e eventual impossibilidade técnica será analisada casuisticamente.

19 – Item 5.29 do Termo de Referência – Equipamento equivalente

A disponibilização de equipamento equivalente deverá ser analisada conforme as circunstâncias concretas da ocorrência.

Não se trata de obrigação automática e irrestrita dissociada das condições técnicas e operacionais existentes. Entretanto, eventuais situações concretas relacionadas à execução contratual, à ocorrência de eventos supervenientes ou à disponibilidade de equipamentos serão analisadas pela Administração à luz das circunstâncias específicas do caso, da documentação apresentada pela contratada e das disposições contratuais aplicáveis, observados os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e interesse público.

Não haverá alteração do texto do Termo de Referência.

20 – Item 5.30 do Termo de Referência – Contratação de Empresa Diversa

1. Sim. O item 5.30 destina-se a resguardar a continuidade operacional da Administração nas hipóteses em que a contratada não promover a solução adequada da ocorrência em garantia. Não se pretende transferir à contratada a responsabilidade por eventos comprovadamente decorrentes de fatores alheios ao seu controle, desde que a empresa demonstre atuação diligente, adoção tempestiva das medidas cabíveis e mantenha a Administração continuamente informada acerca da evolução do caso.
2. Sim. A mera extrapolação do prazo inicialmente previsto não enseja automaticamente a aplicação do item 5.30. A Administração avaliará as circunstâncias concretas, as justificativas apresentadas e os elementos de prova produzidos pela contratada antes da adoção de medidas substitutivas ou da aplicação de sanções administrativas.

21 – Item 5.33 do TR – Local de Execução da Garantia

1. Sim. A contratada poderá indicar a alternativa tecnicamente mais adequada para a execução do serviço em garantia, seja na fábrica, na base do operador ou em oficina homologada, desde que a solução proposta preserve os requisitos de aeronavegabilidade, segurança operacional, garantia do fabricante e interesse público envolvido na contratação.
2. A expressão “menor tempo para solução de resposta” deverá ser interpretada como a alternativa que, considerando todos os aspectos técnicos envolvidos, proporcione o retorno da aeronave à condição operacional no menor prazo global possível. A análise

poderá considerar fatores como disponibilidade de peças, logística, especialização da oficina, exigências do fabricante, certificações aeronáuticas e tempo efetivo necessário para conclusão do serviço.

3. Sim. Quando o fabricante exigir determinado procedimento para manutenção da garantia ou preservação da aeronavegabilidade, inclusive execução em centro autorizado ou retorno à fábrica, tal circunstância não será caracterizada como descumprimento contratual, desde que devidamente fundamentada e comunicada à Administração.

22 – Item 5.35 do Termo de Referência – Estrutura de Atendimento da Garantia

a) Sim. A exigência tem por finalidade assegurar à Administração canal formal de atendimento em língua portuguesa, capaz de receber, registrar, acompanhar e solucionar demandas relacionadas à garantia durante toda a vigência contratual.

b) Sim. A exigência refere-se principalmente à capacidade administrativa e operacional de atendimento à Administração. Não significa transferência automática à contratada da responsabilidade por fatores externos relacionados à cadeia produtiva, logística internacional ou trâmites regulatórios que não estejam sob sua governança direta.

c) Sim. A Declaração Expressa de Garantia deverá conter minimamente as informações expressamente previstas no TR, especialmente identificação do setor responsável, endereço, telefone e correio eletrônico para atendimento das demandas da Administração, sem prejuízo da apresentação de informações complementares que facilitem a gestão contratual.

23 – Item 5.37 do Termo de Referência – Programa de Integridade

1. Sim. A exigência refere-se à futura contratada, ou seja, à pessoa jurídica que celebrará o contrato com a Administração Pública e que será responsável pelo cumprimento das obrigações contratuais. Não há exigência de contratação direta com o fabricante da aeronave para atendimento do requisito.
2. Sim. Considerando o caráter internacional da licitação, serão aceitos programas de compliance, integridade e prevenção à corrupção estruturados segundo legislações estrangeiras, desde que apresentem equivalência material aos requisitos mínimos previstos no Termo de Referência e demonstrem efetiva implementação e funcionamento. A análise será realizada pela Administração com foco na efetividade dos mecanismos de integridade e não apenas na nomenclatura adotada.

24 – Item 6.2 do Termo de Referência – Suspensão e Paralisação do Contrato

1. Sim. A prorrogação automática do cronograma prevista no item 6.2 tem por objetivo preservar o prazo de execução do objeto, não afastando os mecanismos legais de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando presentes os pressupostos previstos na Lei nº 14.133/2021.
2. Sim. Custos adicionais comprovadamente decorrentes de ato, determinação ou omissão da Administração poderão ser analisados sob a ótica do reequilíbrio econômico-financeiro, observada a demonstração do efetivo impacto contratual.

3. Os exemplos apresentados pelo questionante poderão ser objeto de análise pela Administração, desde que exista demonstração objetiva do prejuízo sofrido, do nexo causal com a suspensão ou paralisação e do enquadramento legal aplicável ao caso concreto.
4. Sim. A suspensão ou paralisação não implica transferência automática à contratada de todos os efeitos econômicos decorrentes do período de interrupção, permanecendo resguardados os mecanismos legais de preservação da equação econômico-financeira do contrato.
5. Sim. A expressão constante do item 6.2 refere-se à recomposição temporal do cronograma de execução e não afasta eventual análise de pedido de reequilíbrio econômico-financeiro formulado nos termos da legislação vigente.

25 – Item 8.41.1 do Termo de Referência – Carta de Crédito e Contrato de Garantia Financeira

Nos termos dos itens 8.30.1, 8.37 e demais dispositivos correlatos do Termo de Referência, admite-se a utilização de Carta de Crédito, Contrato de Garantia Financeira ou outro instrumento bancário equivalente, desde que haja concordância das partes e que o mecanismo adotado seja apto a resguardar adequadamente os interesses da Administração.

A eventual aceitação do instrumento financeiro proposto dependerá da verificação de sua capacidade de garantir segurança jurídica, proteção financeira, preservação das condições econômicas pactuadas e aderência às disposições contratuais e legais aplicáveis.

A análise ocorrerá com base na equivalência funcional do instrumento apresentado e não exclusivamente em sua nomenclatura ou estrutura jurídica específica.

A presente resposta não implica aprovação prévia de qualquer mecanismo financeiro específico, permanecendo válidas as exigências previstas no Termo de Referência e na legislação aplicável.

26 - Item 8.49 do Termo de Referência – Cessão de Crédito

A cessão de crédito encontra-se disciplinada nos itens 8.49 a 8.49.4 do Termo de Referência, devendo ser observadas as disposições contratuais, a legislação aplicável e as orientações da Advocacia-Geral da União mencionadas no próprio instrumento.

a) As hipóteses de cessão fiduciária, vinculação de recebíveis e demais instrumentos financeiros serão analisados pela Administração de acordo com sua natureza jurídica, observada a legislação vigente e as disposições contratuais aplicáveis. Não há aprovação automática de qualquer modalidade de cessão ou vinculação de crédito.

b) A análise de eventual pedido de cessão observará, entre outros aspectos, a manutenção do interesse público, a regularidade jurídica da operação, a preservação das garantias contratuais, a inexistência de prejuízo à execução do objeto e o atendimento aos requisitos previstos no Termo de Referência e na legislação aplicável.

c) Não há prazo específico previamente estabelecido para manifestação da Administração. A análise ocorrerá dentro do prazo razoável necessário à avaliação técnica, administrativa e jurídica da solicitação eventualmente apresentada.

d) Atendidos os requisitos legais e contratuais aplicáveis, eventual decisão administrativa será devidamente motivada, observando os princípios da legalidade, motivação, interesse público e eficiência administrativa.

A presente resposta não altera o disposto nos itens 8.49 a 8.49.4 do Termo de Referência, permanecendo válidas todas as condições ali estabelecidas.

27 - Item 8.51 do Termo de Referência – Reajustamento de Preços

Os itens 8.51 a 8.58 do Termo de Referência devem ser interpretados de forma sistemática e em consonância com a legislação aplicável aos contratos administrativos.

1. Sim. Decorrido o interregno mínimo de um ano contado da data do orçamento estimado, as parcelas executadas posteriormente poderão ser submetidas ao reajustamento previsto no Termo de Referência, observadas as condições contratuais e legais aplicáveis.
2. Sim. Os itens 8.51 e 8.52 são complementares e devem ser interpretados conjuntamente, de modo a assegurar a manutenção das condições econômicas originalmente pactuadas nos limites previstos na legislação.
3. Sim. Ultrapassado o período de um ano previsto no item 8.51, as parcelas ou obrigações executadas posteriormente poderão ser objeto de reajustamento na forma prevista no Termo de Referência.
4. Sim. A redação do item 8.52 não tem por objetivo afastar a incidência do reajustamento sobre parcelas executadas após a implementação da anualidade, especialmente considerando a natureza e o prazo de execução da presente contratação.
5. Para fins de aplicação do reajustamento previsto no Termo de Referência, considera-se como data-base do orçamento estimado aquela utilizada na elaboração da pesquisa de preços que fundamentou a estimativa da contratação, constante do processo administrativo correspondente. A contagem do interregno observará os registros constantes do processo de contratação e os critérios previstos na legislação aplicável.

28 – Item 9.28 do Termo de Referência – Atestado de Capacidade Técnica

1) A capacidade de fornecimento de aeronave compatível com o objeto licitado será analisada pela equipe técnica, de forma individualizada, considerando-se não apenas o modelo ou o valor da aeronave anteriormente fornecida, mas, sobretudo, a demonstração de capacidade técnica, operacional, administrativa e logística da licitante para executar objeto de natureza pertinente e compatível com a contratação.

Nesse sentido, será considerada a experiência comprovada no fornecimento de aeronaves, inclusive quanto à interlocução com fabricantes e/ou representantes, contratação e gerenciamento de transporte ou fretamento, procedimentos de importação, desembaraço

aduanheiro, atendimento às exigências dos órgãos de controle e demais providências necessárias à entrega da aeronave livre e desembaraçada no território nacional.

Ressalta-se que o item 9.28.1 não estabelece percentual mínimo de similaridade ou de valor da aeronave anteriormente fornecida, exigindo tão somente atestado de capacidade técnica que comprove o fornecimento de ao menos uma aeronave compatível com o objeto licitado. Assim, a compatibilidade será aferida sob a perspectiva técnica e operacional, considerando as características e a complexidade das atividades efetivamente desempenhadas pela empresa.

Dessa forma, o fornecimento anterior de aeronaves em território nacional constitui elemento apto a demonstrar experiência pertinente e compatível com o objeto, devendo o respectivo atestado ser considerado pela equipe técnica na avaliação da capacidade da licitante, sem que a diferença de modelo, porte ou valor, isoladamente, seja considerada impeditiva, desde que comprovada a efetiva capacidade da empresa para o cumprimento das obrigações previstas na contratação.

2) sim, em relação ao fornecimento da aeronave

3) Sim, conforme TR

4) de modo exemplificativo, o fornecimento da aeronave Cessna Grand Caravan EX para a PF em 2025 se adapta ao cumprimento do item, uma vez que há compatibilidade operacional e administrativa de entrega do objeto.

29 – Modelo de Propostas – Anexo I.I e I.II

a) Finalidade específica de cada formulário e critérios para definição do modelo aplicável

O **Anexo I – Modelo de Proposta Comercial para Equipamento Importado (Equalização)** foi concebido para operações de fornecimento estruturadas com base em valor aduanheiro, conversão cambial e componentes típicos de importação, prevendo metodologia de equalização destinada à comparação objetiva das propostas. O próprio modelo contempla a apresentação de valor aduanheiro em moeda estrangeira, respectiva conversão pela PTAX e formação de valor equalizado para fins de disputa e julgamento.

Por sua vez, o **Anexo II – Modelo de Proposta para Material Nacional ou Nacionalizado** destina-se às operações em que o bem será ofertado e faturado como produto nacional ou nacionalizado no mercado interno, mediante formação do preço em reais e aplicação dos parâmetros tributários previstos no respectivo formulário.

Assim, a definição do modelo aplicável não está vinculada exclusivamente à nacionalidade da empresa licitante, mas principalmente à forma de estruturação da operação comercial e da proposta apresentada.

Dessa forma, empresas brasileiras poderão utilizar o Anexo I quando a operação estiver baseada em fornecimento de equipamento importado, com utilização da metodologia própria de equalização prevista naquele formulário, assim como poderão utilizar o Anexo II quando o fornecimento ocorrer como bem nacional ou nacionalizado no mercado interno.

b) A distinção entre os modelos não possui fundamento na nacionalidade do licitante.

Conforme se observa dos próprios formulários, ambos admitem sua utilização por empresa brasileira ou empresa estrangeira autorizada a funcionar no Brasil. Portanto, a

origem do bem, estrutura da operação de fornecimento, forma de formação do preço, existência ou não de valor aduaneiro e conversão cambial, a forma de faturamento e a estrutura econômico-tributária da operação constituem elementos relevantes para a escolha do formulário, não sendo a nacionalidade do licitante critério determinante.

c) Finalidade do mecanismo de equalização

O mecanismo de equalização previsto no Anexo I possui a finalidade de permitir que propostas estruturadas sob distintas condições comerciais sejam comparadas em bases uniformes para fins de julgamento.

Nesse sentido, o modelo estabelece parâmetros padronizados de conversão cambial e de incidência tributária para obtenção do denominado **Valor Unitário Equalizado**, expressamente definido como valor de referência para cadastramento da proposta e fase de lances.

A equalização não visa reproduzir a situação tributária individual de cada licitante, mas sim proporcionar metodologia uniforme de comparação das propostas apresentadas.

A comparabilidade é assegurada justamente pela aplicação dos mesmos parâmetros de cálculo previstos no edital a todos os licitantes que utilizarem o referido modelo.

d) Quanto ao questionamento acerca da utilização do Anexo I (Modelo de Proposta Comercial para Equipamento Importado) por licitantes nacionais que realizem a comercialização de aeronave fabricada no exterior, ainda que o fornecimento ocorra como bem nacionalizado no país, esclarece-se que a definição do modelo aplicável decorre da forma de estruturação da proposta e da operação comercial apresentada pelo licitante.

Assim, caso a proposta seja formulada com base na metodologia prevista no Anexo I, contemplando valor aduaneiro, moeda estrangeira de origem do bem, conversão cambial e demais critérios de equalização estabelecidos no edital, poderá ser utilizado o referido modelo, independentemente da nacionalidade do licitante.

Por outro lado, caso o licitante opte por apresentar proposta estruturada como fornecimento de bem nacional ou nacionalizado no mercado interno, nos termos da metodologia prevista no Anexo II, deverá utilizar o respectivo formulário.

Portanto, a Administração esclarece que a escolha entre os modelos não é definida exclusivamente pela condição de o licitante ser nacional ou estrangeiro, mas pela aderência da proposta à metodologia de formação de preços e aos critérios estabelecidos em cada formulário.

e) Natureza dos percentuais de ICMS, IPI, PIS e COFINS previstos nos formulários

Os percentuais indicados nos Anexos I e II foram definidos para utilização na metodologia de composição e equalização das propostas, conforme expressamente estabelecido nos formulários. Tais percentuais não constituem reconhecimento prévio da carga tributária efetiva incidente sobre cada licitante ou sobre cada operação específica, a qual poderá variar em razão do regime tributário aplicável, benefícios fiscais eventualmente existentes, características da operação comercial e demais circunstâncias legalmente pertinentes.

f) Diferenças entre carga tributária efetiva e carga tributária utilizada para equalização

Os percentuais previstos nos formulários destinam-se à aplicação uniforme da metodologia de julgamento e comparação das propostas, não implicando fixação da carga tributária efetiva do futuro contratado. A Administração reconhece que a tributação efetivamente incidente poderá diferir dos percentuais adotados para fins de equalização em razão, entre outros fatores o de regimes tributários específicos, de benefícios ou incentivos fiscais, de tratamentos diferenciados de ICMS, de peculiaridades de importação e logística, de alterações legislativas supervenientes ou mesmo da implementação gradual da reforma do sistema tributário nacional.

Eventuais repercussões decorrentes de fatos supervenientes serão avaliadas, se e quando ocorrerem, à luz da legislação vigente, das cláusulas contratuais aplicáveis e dos princípios que regem a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos.

30 – Item 2.1 da Matriz de Riscos

A Administração esclarece que a presente contratação será regida pela legislação vigente e pelas regras estabelecidas no edital, no contrato e na respectiva Matriz de Riscos, observando-se, em qualquer hipótese, os princípios da segurança jurídica, da manutenção das condições efetivas da proposta e do equilíbrio econômico-financeiro do ajuste.

a) Implementação da Reforma Tributária e potencial impacto na equação econômico-financeira

A Administração reconhece que a implementação da Reforma Tributária do consumo, incluindo a instituição da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e demais mecanismos previstos em legislação superveniente, poderá produzir efeitos econômicos sobre contratos administrativos celebrados sob regime tributário distinto daquele vigente à época da apresentação das propostas.

Contudo, a caracterização de eventual impacto sobre a equação econômico-financeira do contrato dependerá da análise das circunstâncias concretas verificadas durante a execução contratual, bem como da demonstração do efetivo reflexo econômico decorrente da alteração legislativa.

b) Utilização dos tributos atualmente vigentes nos modelos de proposta

Os modelos de proposta foram elaborados considerando o regime tributário vigente na data da publicação do certame e destinam-se à padronização da apresentação das propostas, à equalização dos critérios de julgamento e à adequada comparação entre os licitantes.

Assim, a utilização de parâmetros relacionados a ICMS, PIS, COFINS, IPI ou demais tributos atualmente incidentes não deve ser interpretada, por si só, como alocação integral e definitiva à contratada dos riscos decorrentes de futuras alterações legislativas de natureza tributária.

c) Ausência de previsão específica na Matriz de Riscos

A inexistência de previsão expressa referente à Reforma Tributária na Matriz de Riscos não implica, por si só, atribuição automática desse risco à contratada nem afastamento dos mecanismos legalmente previstos para tratamento de eventos supervenientes.

Eventuais efeitos decorrentes de alterações legislativas serão examinados à luz das disposições contratuais, da Matriz de Riscos e da legislação aplicável, observadas as características específicas de cada situação.

d) Possibilidade de revisão contratual

Caso a implementação da CBS, do IBS ou de outros tributos instituídos por legislação superveniente produza impacto efetivo sobre os encargos assumidos pela contratada ou sobre a remuneração contratualmente estabelecida, eventual pedido de revisão ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ser submetido à apreciação da Administração, que o analisará com fundamento na Lei nº 14.133/2021, na documentação comprobatória apresentada e nas circunstâncias concretamente verificadas.

Não é possível, entretanto, reconhecer previamente e de forma genérica o direito à recomposição para toda e qualquer alteração decorrente da Reforma Tributária, uma vez que tal avaliação pressupõe a verificação do impacto efetivamente produzido no contrato.

e) Mecanismo de preservação da equivalência econômica do contrato

Eventuais medidas destinadas à preservação da equivalência entre os encargos assumidos e a remuneração contratual serão avaliadas conforme o caso concreto e de acordo com o regime jurídico aplicável à execução contratual vigente à época da ocorrência dos fatos.

A Administração observará os instrumentos legalmente previstos para tratamento de alterações supervenientes que venham a produzir comprovada repercussão sobre a equação econômico-financeira originalmente pactuada.

f) Alteração da Matriz de Riscos

Após análise do tema, a Administração entende não ser necessária, neste momento, a inclusão de disposição específica na Matriz de Riscos relativa à Reforma Tributária.

A ausência de previsão expressa não afasta a aplicação das normas legais incidentes nem prejudica a apreciação de eventuais pleitos que venham a ser formulados durante a execução contratual em decorrência de fatos supervenientes.

g) Efeitos da utilização dos percentuais tributários constantes da proposta

A Administração esclarece que a adoção dos percentuais tributários e premissas econômicas constantes dos modelos de proposta possui finalidade vinculada à formulação e ao julgamento das ofertas no contexto do regime normativo vigente.

Dessa forma, a apresentação da proposta com base nos parâmetros definidos no edital não implica, por si só, renúncia antecipada a direitos eventualmente previstos em lei, nem afastamento automático dos mecanismos legais destinados à preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, observados os requisitos legalmente exigidos para sua caracterização.

h) Alocação do risco relacionado à Reforma Tributária

Considerando a complexidade do objeto, o prazo de execução contratual, a natureza internacional da aquisição e a circunstância de que parte relevante da regulamentação da Reforma Tributária e de seus efeitos econômicos poderá ser definida em momento

posterior à apresentação das propostas, a Administração entende que a análise de eventuais impactos deverá ocorrer à luz dos fatos concretamente verificados durante a execução contratual.

Nesse sentido, eventual repercussão decorrente da implementação da Reforma Tributária será apreciada conforme a legislação vigente, a alocação contratual de riscos, a comprovação dos impactos efetivamente suportados e os pressupostos necessários à configuração de desequilíbrio econômico-financeiro.

Assim, a Administração reafirma que a interpretação das disposições editalícias deverá ser realizada em conformidade com o ordenamento jurídico aplicável, preservando-se a isonomia entre os licitantes, a segurança jurídica da contratação e o interesse público, sem que a presente manifestação constitua reconhecimento prévio e abstrato de direito à revisão contratual para hipóteses futuras e indeterminadas.

31) Matriz de riscos – Linhas 8 e 9 – Execução

A Administração esclarece que a alocação do risco de atraso na fabricação da aeronave, conforme estabelecida na Matriz de Riscos, tem por objetivo definir previamente a responsabilidade pelos efeitos decorrentes da ocorrência desse evento no curso da execução contratual.

Não obstante, a eventual materialização do risco deverá ser analisada à luz das circunstâncias concretas de cada caso, observados os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade, da eficiência e do interesse público, bem como as disposições contratuais aplicáveis.

Nesse contexto, em situações nas quais eventual atraso esteja comprovadamente relacionado a limitações da cadeia produtiva ou a circunstâncias inerentes ao processo fabril do fabricante, e desde que não decorrentes de ação ou omissão da contratada, a Administração poderá avaliar as medidas mitigadoras apresentadas pela contratada com vistas à adequada execução do contrato, observadas as condições previstas no instrumento convocatório e na futura contratação.

Todavia, não é possível, nesta fase do certame, estabelecer previamente o cabimento de determinada solução específica, nem afastar, de forma genérica, os efeitos decorrentes da alocação contratual de riscos. A eventual adoção de mecanismos alternativos será examinada no momento oportuno, considerando, entre outros fatores, a extensão do atraso, o estágio de execução contratual, os impactos operacionais para a Administração, a efetiva possibilidade de adoção de medidas substitutivas e a preservação da finalidade da contratação.

Da mesma forma, não é possível assegurar previamente que a manutenção das condições econômicas originalmente pactuadas, com eventual limitação dos efeitos financeiros decorrentes da postergação da entrega, constituirá solução aplicável a toda e qualquer hipótese de atraso. Eventuais pleitos nesse sentido dependerão da análise das circunstâncias concretas verificadas durante a execução contratual, da matriz de alocação de riscos, das disposições contratuais pertinentes e da legislação aplicável.

Assim, a Administração avaliará, caso a caso, as medidas eventualmente propostas para mitigação dos impactos decorrentes de atraso na fabricação da aeronave, sempre com vistas à preservação do interesse público, à continuidade do atendimento da necessidade

administrativa e à observância do regime jurídico estabelecido para a contratação, sem que a presente manifestação represente compromisso prévio quanto à aceitação de soluções específicas ou à alteração das responsabilidades definidas na Matriz de Riscos.

32 - Item 6.1 da Matriz de Riscos

A Administração esclarece que a disposição constante do item 6.1 da Matriz de Riscos deve ser interpretada de forma sistemática e em consonância com os princípios e normas que regem os contratos administrativos.

Nesse sentido, a vedação ao reequilíbrio econômico-financeiro aplica-se aos riscos ordinários expressamente alocados às partes na Matriz de Riscos, os quais são considerados na formulação das propostas e na definição da remuneração contratual. A atribuição de determinado risco a uma das partes tem por finalidade conferir previsibilidade à execução contratual, afastando a possibilidade de transferência posterior dos efeitos econômicos decorrentes da materialização normal desses eventos.

Por outro lado, a referida disposição não afasta, por si só, a incidência dos mecanismos legalmente previstos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em situações extraordinárias, supervenientes, imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, bem como em outras hipóteses admitidas pela legislação aplicável, desde que devidamente caracterizadas e demonstrado o efetivo impacto sobre a equação econômico-financeira do contrato.

Assim, os eventos enquadráveis nas hipóteses tratadas no item 5.3 da Matriz de Riscos deverão ser analisados caso a caso, considerando suas circunstâncias concretas, a efetiva alocação de riscos estabelecida contratualmente e os requisitos legais aplicáveis à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Dessa forma, confirma-se que a regra do item 6.1 não deve ser interpretada como exclusão absoluta da possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de acontecimentos extraordinários e supervenientes. Eventual pleito de reequilíbrio será examinado pela Administração à luz da legislação vigente, das disposições contratuais e da demonstração objetiva dos pressupostos necessários à sua concessão.

33 - Item 6.6.16 – do ETP - Estudo Técnico Preliminar

O sistema de intercomunicação deve assegurar a comunicação interna entre os ocupantes conforme ETP podendo se utilizar de adaptadores de duplicidade de saída de fones em cada ponto de intercomunicação

34 - Participação de fabricante e revenda/representante com propostas diversas na licitação

A Administração informa que a mera participação concomitante do fabricante e de representante comercial autorizado, ainda que vinculados comercialmente em relação ao objeto licitado, não configura, por si só, hipótese de impedimento à participação no certame, desde que ambos atendam integralmente às condições de habilitação e às exigências previstas no edital.

Contudo, em observância aos princípios da isonomia, da competitividade, da seleção da proposta mais vantajosa e da moralidade administrativa, a Administração avaliará eventuais indícios de atuação coordenada entre licitantes, especialmente quando houver elementos que possam indicar comprometimento da independência na formulação das propostas ou restrição artificial da concorrência.

Nesse contexto, a análise será realizada à luz da legislação aplicável e das circunstâncias concretas verificadas durante o procedimento licitatório, podendo ser considerados, entre outros aspectos, a autonomia na elaboração das propostas, a inexistência de compartilhamento indevido de informações estratégicas e a ausência de práticas que caracterizem conluio, direcionamento ou ajuste prévio de preços e condições comerciais.

A eventual existência de vínculo comercial permanente entre empresas participantes não conduz automaticamente à conclusão de que há risco concorrencial ou violação ao princípio da competitividade. Todavia, caso sejam identificados elementos objetivos que indiquem atuação concertada capaz de comprometer a disputa, a Administração adotará as medidas cabíveis, incluindo a realização de diligências, a solicitação de esclarecimentos complementares e, se for o caso, o encaminhamento da situação aos órgãos competentes para apuração de possíveis infrações à legislação de licitações e de defesa da concorrência.

Dessa forma, a Administração acompanhará o certame observando os mecanismos de controle legalmente previstos, de modo a assegurar a efetiva independência das propostas e a preservação da ampla competitividade da contratação.

35 - Esclarecimento sobre o valor e o custo total com o meio de pagamento escolhido

Não há como indicar percentuais praticados por instituições financeiras, tendo em vista que há diferenciação de margens aplicadas, por diversos fatores. Além disso a indicação expressa de percentual vincularia a administração pública. A opção da escolha no pagamento fica a cargo da contratada, ciente dos riscos da operação.

Equipe Técnica

Pregão Eletrônico nº 10/2026 – UASG 200334

POLÍCIA FEDERAL