Objeto - Contratação de serviço de transporte dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF direta, autárquica e fundacional, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno**.**

Data da Sessão: 14/03/2018 – 14:00 h às 18:00

**EMPRESAS MANIFESTANTES**

|  |
| --- |
| **BTM** |
| Conforme audiência pública no dia 14 estive presente e foi solicitado enviar sugestões para melhoria do Edital.    Vi que as discussões foram validas em todos os aspectos, sobre tarifa por KM, divisão do por lotes, entre pontos.    Mais venho colocar nossa sugestão sobre nossos pontos colocados na audiência.    Como a BTM e uma solução criada para a gestão e redução de custo para os serviços de transporte como taxi e Apps particulares e mesma não pode participar da licitação por não poder definir preço por KM apenas seus fornecedores, que estão inseridos na plataforma.    Na audiência percebi que o governo pode trabalhar dentro deste edital com mais de fornecedor conseguindo alinhar a mesma tarifa para ambos com isto aumenta seu leque de opções de pontos que podem ser atendidos uma vez que alguns dos players presentes não tem atendimento em locais definidos no Edital.    Agregaria mais fornecedores sem limitar a apenas um conforme solicitação do âmbito social e centralizaria todos em uma única plataforma para a gestão como existe hoje pela BTM.    Neste modelo a grande parte dos questionamentos feitos na audiência pública estariam resolvidos e facilitaria até a gestão para o Ministério responsável pela contratação do serviço visto que praticamente a grande parte das empresas que participaram não tem uma plataforma de gestão conforme está sendo pedido no edital e pelo não iram conseguir criar algo tão complexo.    Espero ter ajudado com nossa sugestão!    Qualquer dúvida estou à disposição! |

|  |
| --- |
| **OBDI** |
| Antes parabenizamos a toda sua equipe pela empreitada, e gostaríamos de contribuir com    a) Critério de medida  O fator eleito é o Km rodado.  Todas as ferramentas de intermediação contam com a combinação do fator tempo X Km rodado. Isto decorre da incapacidade de se prever o tempo gasto em deslocamento em nosso trânsito, por vezes, caótico. Se a ferramenta pode medir o tempo com o mesmo grau de segurança que mede a distância, porque não combinar os dois fatores?  Assim produzir-se-ão valores fiéis às ocorrências, sem a necessidade de superestimação que acarreta sobrepreço. A ferramenta já terá gravada a informação do horário de início e de fim da corrida, sendo o levantamento do tempo em deslocamento um mero detalhe.  Entendemos que a consideração das duas variáveis produzirá um preço final fidedigno e em consonância com as práticas mercadológicas.    b) Critério de habilitação técnica  Em razão da característica inovadora, combinada com a necessidade de adequações indisponíveis entre os maiores players, sugerimos que a habilitação técnica considere a experiência em transporte de pessoas e documentos como fator habilitatório. As empresas já atuantes neste seguimento, são conhecedoras do rigor das punições aplicadas aos descumpridores, o que, quando combinado com o teste PoC, demonstrará sua capacidade ou não de atendimento aos requisitos necessários ao bom cumprimento do serviço licitado.  c) A retenção de impostos hoje se dá sobre toda a receita da atual prestadora? |

|  |
| --- |
| **EASY** |
| Seguem os nossos comentários referentes a Consulta Pública.     * Sugerimos alteração no objeto do edital.     *Contratação de serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF direta, autárquica e fundacional, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto,****inclusive agenciamento e intermediação, por meio de solução tecnológica para gestão e operação, de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF****, conforme condições e quantidades especificadas neste Termo de Referência – TR.*”     * O item c, da cláusula 5.6., dispõe SLA de 15 minutos para atendimento no endereço de origem, solicitamos alteração para 30 minutos.      * O item i, da cláusula 5.6., dispõe que será proibida a cobrança de quaisquer taxas adicionais ao valor do serviço contratado, tais como: transporte de bagagem, retorno, quantidade de passageiros, solicitamos que essa clausula seja excluída, não podemos garantir que o taxista não cobre essas taxas se a legislação do município permite tal cobrança.      * A cláusula 5.10., dispõe que os gestores e usuários deverão ser notificados imediatamente, nas seguintes situações, solicitamos a exclusão do item acima, a nossa plataforma não envia notificações, apenas o recibo referente as corridas no termino da mesma. * quando alterados os seus cadastros, inclusive senha de acesso à solução tecnológica; * os GESTORES vinculados às UNIDADES ADMINISTRATIVAS dos USUÁRIOS EXTERNOS, quando esses solicitarem serviço, com apresentação das instruções para autorização dos atendimentos ou cancelamento das solicitações; * os USUÁRIOS EXTERNOS, quando os GESTORES autorizarem os atendimentos ou cancelarem as suas solicitações; * quando os MOTORISTAS cancelarem solicitações, depois de aguardar o GESTOR ou USUÁRIO solicitante pelo menos 10 (dez) minutos após a chegada do VEÍCULO ao endereço de origem; * quando estiverem com seus atendimentos realizados não contestados sem confirmação ou avaliação, diariamente, com apresentação das instruções para regularização;      * Consta no contrato que os veículos (taxi) deverão possuir no máximo de 5 anos, solicitamos a alteração dessa clausula, pois, se a legislação do município permitir, o taxi pode ter mais de 5 anos.      * Não emitimos nota fiscal, sugiro a alteração da cláusula 9.5. como abaixo:     “9.5. O pagamento dos atendimentos realizados serviços será efetivado mensalmente pela CONTRATANTE, mediante apresentação de nota fiscal/nota de débito/fatura pela CONTRATADA, emitida por ÓRGÃO e ENTIDADE, sendo o seu valor correspondente ao somatório dos valores dos atendimentos realizados no mês anterior, deduzidas as eventuais glosas e/ou multas estabelecidas e os valores de impostos e contribuições retidos pela CONTRATANTE na condição de substituto tributário, conforme estabelecido na legislação tributária vigente.  9.5.1. A nota fiscal/nota de débito/fatura deve ser apresentada pela CONTRATADA a partir do quinto dia útil do mês seguinte ao da realização dos atendimentos, juntamente com arquivo eletrônico, no formato XLS contendo os dados das solicitações de serviço e respectivos atendimentos realizados especificados na letra “a” do subitem 1.5. do Anexo B.  9.5.2. O relatório a ser apresentando juntamente com a nota fiscal/nota de débito/fatura deve contemplar também os eventuais valores de glosa estabelecidos pelo IMR, conforme disposto no Anexo D deste TR.  9.5.3. O pagamento será efetuado em até 15 (quinze) dias úteis contados da data de apresentação da nota fiscal/nota de débito/fatura, mediante crédito em conta corrente indicada pela CONTRATADA, observando-se as disposições do Anexo XI da IN SEGES nº 5/2017, no que couber.  9.5.4. Havendo erro ou inconsistência na nota fiscal/nota de débito/fatura ou no relatório apresentado, a CONTRATADA será notificada para realizar as devidas correções, sendo a contagem do prazo acima reiniciado e contado da data de apresentação dos documentos corrigidos”     * Alterar cláusula 12.21:   “Responsabilizar-se, inclusive civil e criminalmente, por eventuais e comprovados danos causados à CONTRATANTE, aos seus servidores e empregados ou a terceiros, independentemente de culpa ou dolo, inclusive respondendo pelos danos causados pelos seus prepostos, empregados, cooperados e credenciados na execução do serviço.”     * Solicito alterar a clausula a abaixo, os relatórios ficam disponíveis por 12 meses na plataforma.   “Possibilitar à CONTRATANTE acesso irrestrito ao módulo de consultas e emissão de relatórios da solução tecnológica por 5 (cinco) anos após o término do contrato.”     * Solicito excluir a clausula abaixo, não disponibilizamos de Central de Atendimento, as solicitações de táxi devem ser feitas sempre pelo app ou via web.     “Manter CENTRAL DE ATENDIMENTO telefônico tipo 0800 para registro das solicitações de corridas e orientação aos USUÁRIOS na solução de problemas ou dificuldades, com disponibilidade ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados.”     * Solicito excluir a clausula abaixo, o taxista, pela legislação, não é obrigado a ter o Seguro para Acidentes Pessoais de passageiros, o seguro utilizado é o DPVAT.     “Manter cobertura securitária de Acidentes Pessoais de Passageiros – APP para proteção dos usuários no caso de ocorrência de sinistro, com as seguintes coberturas: R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por usuário para morte acidental, R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por usuário para invalidez permanente total/parcial e R$ 5.000,00 (cinco mil reais) por usuário para despesas médicas.”     * Sobre as multas do SLA constam no Anexo D,   1 - Solicitamos alterar o tempo de espera para 30 minutos, multa de 0,1 (um decimo por cento) do valor de atendimento.  4 -  Solicitamos alterar o tempo de espera para 30 minutos, multa de 0,1 (um decimo por cento) do valor de atendimento.  5 - Solicitamos excluir essa clausula, o atendimento é algo sugestivo que depende de quem está avaliando, não concordamos.  Quaisquer dúvidas estou à disposição. |

|  |
| --- |
| **UBER** |
| Prezados,  Tendo em vista a Consulta Pública 02/2018 – CENTRAL/MP, e a oportunidade para manifestação facultada durante a audiência pública de 14/03/2018, a Uber do Brasil Tecnologia Ltda. encaminha a manifestação em anexo.  Diante da exiguidade do prazo e da complexidade das questões envolvidas, a Uber coloca-se à disposição para oportunamente aprofundar os pontos abaixo tratados e, mais ainda, para se manifestar sobre eventuais novas questões que porventura surjam.  Digníssimo Representante do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.  **Ref.: Consulta Pública 02/2018 - CENTRAL/MP**  **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ/MF sob o n. 17.895.646/0001-87, com sede em São Paulo-SP, na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 201, 26º e 27º andares, salas 2601 e 2701, comparece respeitosamente para apresentar sua **manifestação escrita no âmbito da Consulta Pública 02/2018 - CENTRAL/MP**.  **1) O objeto e os limites da presente manifestação**  1. A presente manifestação destina-se a apresentar as contribuições da UBER às discussões objeto da Consulta Pública 02/2018 - CENTRAL/MP, em vista da minuta do Termo de Referência colocada para discussão (DOU de 01/03/2018, Seção 3, p. 109, aviso n° 2/2018).  2. A oportunidade para manifestação escrita foi facultada durante a audiência pública realizada no dia 14/03/2018. Conforme determinado, o prazo para essa manifestação se encerra no dia 19/03/2018 (segunda-feira), ao meio-dia.  3. A UBER manifesta o seu agradecimento à oportunidade concedida, diante do efetivo interesse em participar da futura licitação ou procedimento seletivo. Espera contribuir para o aprimoramento da disciplina em questão, inclusive para viabilizar a participação das operadoras de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiro Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede - STIP. Mais ainda, pretende demonstrar as vantagens decorrentes da atuação dessas operadoras.  4. Porém, diante da exiguidade do prazo e da complexidade das questões envolvidas, coloca-se à disposição para oportunamente aprofundar os pontos abaixo tratados e, mais ainda, para se manifestar sobre eventuais novas questões que porventura surjam.  **2) Termo de Referência: operadoras de STIP e a modelagem proposta**  5. O Termo de Referência trouxe à discussão um modelo de licitação para contratação da prestação de serviços de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, por demanda, no âmbito do Distrito Federal e entorno.  **2.1) A menção às operadoras de STIP**  6. O item 1.1 do Termo de Referência mencionou exemplificativamente os possíveis meios de atendimento do objeto em questão. Aludiu a “*qualquer meio regular e regularmente apto, inclusive agenciamento de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiro Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal - STIP/DF* ”.  **2.2) A disciplina do Termo de Referência em vista das operadoras de STIP**  7. A inclusão das operadoras de STIP como uma possibilidade de atendimento do objeto repercute na disciplina correlata.  2.2.1) A adequação do termo de referência às operadoras de STIP  8. Em alguns pontos, a disciplina do Termo de Referência é adequada ao atendimento da necessidade de transporte por meio da atuação das operadoras de STIP. Há elementos inseridos especificamente com o objetivo de oportunizar a participação dessas operadoras.  2.2.2) A necessidade de conciliação da disciplina com as operadoras de STIP  9. Porém, percebe-se que a disciplina sugerida pelo Termo de Referência deixou de captar diversas vantagens proporcionadas pela atuação das operadoras de STIP, notadamente da UBER (tópico 4, abaixo).  10. Adotou-se disciplina em parte afeita à prestação de serviços de transporte no modelo tradicional. Esse modelo pressupõe a prestação de serviço de transporte por pessoa detentora da frota de veículos, responsável amplamente pela atuação dos motoristas, os quais muitas vezes mantém vínculo empregatício com a pessoa jurídica prestadora do serviço.  11. Isso implica a existência de regras de difícil atendimento por parte das operadoras de STIP (tópico 5, abaixo). Mais ainda, em determinados aspectos acaba por inviabilizar a atuação por parte dessas operadoras (tópico 6, abaixo).  12. Portanto, em determinados aspectos percebe-se a necessidade de conciliar a disciplina do Termo de Referência com o modo de atuação das operadoras de STIP, a fim de aproveitar de forma plena todas as vantagens que ele é capaz de proporcionar.  2.2.3) As premissas fixadas pelo TCU: a referência nominal à UBER  13. Nesse ponto, é relevante ter em vista as considerações já realizadas pelo Tribunal de Contas da União a respeito da contratação objeto de discussão (Acórdão 1.223/2017-Plenário, rel. Min. Benjamin Zymler).  14. Esse acórdão examinou representação formulada em face da licitação instaurada para a contratação anterior à que atualmente está em discussão – a qual não previa a participação das operadoras de STIP.  15. O primeiro aspecto relevante se referiu ao cabimento da participação dessas operadoras – e especificamente da UBER. O Ministro relator afirmou que o Ministério do Planejamento “*deixou de considerar como possível modelo de contratação os novos serviços de transporte individual remunerado de passageiros, caracterizados pela solicitação por meio de aplicativos para telefones celulares, entre os quais se destaca o Uber, que se encontra em pleno funcionamento no Distrito Federal desde 26 de fevereiro de 2015”.*  16. Ainda, foram indicados os objetivos a serem buscados na futura contratação, em grande parte aderentes à atuação dessas operadoras. Conforme afirmado, “*o novo modelo a ser implementado deveria ter como objetivos específicos os seguintes pontos: gestão centralizada; desmobilização de recursos de capital empregados com veículos; redução da ociosidade; incorporação de tecnologias de informação; melhoria dos controles; redução de gastos; maior capilaridade para atendimento; e menor gasto com recursos de back office (gestão interna da operação)*”.  17. A referência nominal pelo TCU à UBER confirma que se trata de uma alternativa que deve ser considerada. Todavia, a mera afirmação da possibilidade de participação pelo Termo de Referência é insuficiente. A efetiva participação da UBER (e previsivelmente das demais operadoras de STIP) depende de ajustes na disciplina correspondente, tal como determinado pelo TCU.  **3) Ressalva necessária: o modelo de negócio da UBER**  18. A UBER pede licença para esclarecer alguns pontos relacionados à funcionalidade técnica da empresa, bem como da sua dinâmica de preços. Reputa que diversos pontos aqui indicados correspondem ao modo de atuação de grande parte das operadoras de STIP.  19. Trata-se de premissas fundamentais sobre seu modo de atuação, as quais devem ser tomadas em consideração para viabilizar a sua participação na futura licitação ou procedimento de seleção.  **3.1) A funcionalidade técnica da empresa: serviço de intermediação**  20. O primeiro ponto fundamental consiste em que a UBER é uma empresa de tecnologia que não presta serviços de transporte, mas sim de intermediação. Sua atuação consiste em viabilizar a aproximação entre prestadores de serviços de transporte (“motoristas parceiros”) e tomadores desses serviços (“usuários”).  21. Os motoristas parceiros são prestadores de serviço de transporte individual privado. Atuam de maneira independente e autônoma e contratam os serviços de intermediação digital prestados pela UBER.  22. Como consequência, a UBER não possui motoristas nem frota de veículos próprios.  **3.2) A dinâmica de preços**  23. O segundo ponto fundamental consiste no cálculo do valor pago pelo usuário. De modo a viabilizar a intermediação entre motoristas e usuários, a UBER apresenta um modelo de preço dinâmico que pode variar de modo a equilibrar a oferta e a demanda em cada momento, da forma mais eficiente possível.  24. Ou seja, não se determina preços fixos por quilômetro, pois tal método é incompatível com o sistema de preço dinâmico. A tecnologia utilizada apresenta os preços que melhor equilibram a relação entre a demanda e oferta em determinado momento.  25. Essa particularidade no tocante à formação do preço já é amplamente conhecida no Brasil. Mais ainda, é amplamente aceita pelos usuários, que conseguem perceber de imediato, no momento de cada consulta ao aplicativo da UBER, se o preço apresentado está adequado com o trajeto pretendido no momento em que pretende-se realizar a viagem.  **3.3) O cabimento de ajustes na disciplina do procedimento seletivo**  26. Os aspectos acima indicados são fundamentais para se compreender a necessidade de adequação da disciplina do Termo de Referência, tendo em vista a intenção de participação das operadoras de STIP.  27. A adoção de uma disciplina que pressupõe uma relação de prestação de serviço de transporte diretamente por um prestador responsável por tal serviço torna problemática a participação dessas empresas. O seu modo de atuação é incompatível com essa disciplina, na medida em que elas não prestam o serviço de transporte, mas apenas o serviço de intermediação entre os motoristas (efetivos prestadores) e os “usuários”.  28. O ponto fundamental é que o modo de atuação das operadoras de STIP – e notadamente da UBER – apresenta vantagens significativas. O modelo de intermediação atende a necessidade de transporte com alto grau de qualidade e com preços inferiores, garantindo a plena satisfação do usuário – o que se confirma pela grande adesão do público em geral.  29. Essas vantagens, proporcionadas apenas pelas operadoras de STIP, se sobrepõem às exigências contidas no Termo de Referência que impedem a participação dessas operadoras.  **4) Termo de Referência: exclusão das vantagens proporcionadas pela UBER**  30. Como já apontado, a modelagem da licitação prevista no Termo de Referência deixou de captar algumas das vantagens mais relevantes proporcionadas pelo modo de atuação das operadoras de STIP, notadamente da UBER.  **4.1) A maior capilaridade: redução considerável do tempo de espera**  31. O Termo de Referência determinou o prazo máximo de 15 minutos de espera entre a solicitação e a disponibilização do veículo (item 5.6, “c”).  32. Esse tempo máximo é muito superior ao tempo médio praticado pelos motoristas que utilizam a UBER no âmbito do Distrito Federal e entorno. Nessas localidades, o tempo de espera do usuário pelo veículo intermediado pela UBER apresenta média de cerca de 3 a 5 minutos.  33. Trata-se de um dado fundamental – que em grande parte dos casos determina a escolha do usuário.  34. A grande capilaridade que caracteriza a atuação da UBER implica a redução considerável do tempo de espera em relação àquele reputado como adequado pelo Termo de Referência. A quantidade de motoristas parceiros em vista da demanda existente permite o atendimento muito satisfatório nesse aspecto.  35. É certo que o Termo de Referência previu um tempo máximo de espera, e que nada impede que o prestador observe prazos menores. Contudo, o ponto essencial consiste em que essa possibilidade de atendimento expedito é uma realidade que decorre automaticamente do modelo de atuação da UBER – que não demanda a mobilização específica de veículos ou outra providência adicional.  **4.2) A possibilidade de preços inferiores**  36. Outro elemento que não foi integralmente captado pelo Termo de Referência é a possibilidade de obtenção de preços inferiores com a atuação da UBER.  37. Essa possibilidade decorre de diferentes aspectos.  38. Primeiro, a intermediação realizada pela UBER dispensa a mobilização de recursos de capital em veículos e outros aspectos associados ao serviço de transporte.  39. Segundo, a relevante quantidade de motoristas parceiros proporciona grande capilaridade sem custos adicionais. Tome-se como exemplo a exigência de prazo máximo para embarque do passageiro, acima indicado. Num modelo tradicional de prestação, a observância de prazo máximo implica a colocação em atividade de uma frota determinada, fazendo incidir custos consideráveis, de modo a proporcionar a cobertura necessária. No modo de atuação da UBER, a grande quantidade de motoristas parceiros, o uso da tecnologia digital de intermediação e os algoritmos que calculam a oferta e demanda em tempo real eliminam esses custos.  40. Terceiro, o próprio sistema de preço dinâmico (destinado a equilibrar oferta e demanda no exato momento da solicitação do serviço) tende a reduzir os desembolsos por parte da Administração Pública. Todavia, a previsão de julgamento de propostas com base no preço por quilômetro elimina a utilização do mecanismo de preço dinâmico. Esse ponto será aprofundado abaixo (itens 5.1 e 7.1).  41. Por todos esses fatores, reputa-se que a atuação da UBER tal como realizada usualmente permitiria a obtenção de preços inferiores àqueles obtidos pelo julgamento com base em preço por quilômetro.  **4.3) Atendimento adequado aos diferentes perfis de usuário**  42. Outro ponto que não foi considerado na disciplina em discussão se refere à oferta de serviço de transporte (por meio dos motoristas parceiros) adequado a diferentes perfis de usuários.  43. A UBER atua com a intermediação de motoristas prestadores de serviços com diferentes padrões (Uber X, Select ou Uber Black). Essas categorias variam em determinados aspectos associados ao serviço de transporte, com repercussão no preço.  44. Enfim, seria possível permitir a opção pelos diferentes padrões disponíveis, quando conveniente aos tomadores do serviço, sem a contratação de um serviço adicional. Ou seja, a escolha da UBER, por exemplo, permitiria a opção por espécies de veículos diferentes na mesma contratação.  **4.4) A cobertura global**  45. Embora a contratação pretendida se restrinja aos limites do Distrito Federal e entorno, a solução disponibilizada pela UBER pode ser ainda mais abrangente. Afinal, trata-se de empresa com cobertura global, não limitada às áreas indicadas.  46. A cobertura global pode proporcionar o atendimento à necessidade de transporte dos membros da Administração Pública Federal para além do Distrito Federal e entorno, e inclusive para além do limite territorial do Brasil, quando isso for necessário, em caso de deslocamentos a serviço. Essa solução é apta a eliminar dificuldades usuais, tais como o adiantamento de valores para diárias em viagens, reembolso de despesas etc.  47. Trata-se de uma facilidade adicional proporcionada pela UBER, que poderia ser considerada no estabelecimento da disciplina da futura licitação.  **4.5) Síntese: vantagens não captadas**  48. Embora a intenção anunciada de permitir a participação das empresas operadoras de STIP, diversas vantagens proporcionadas pela atuação dessas empresas não foram integralmente capturadas pela disciplina em discussão.  49. O aprimoramento dessa disciplina nos pontos acima indicados permitirá alcançar uma melhor relação de custo-benefício (“vantajosidade”) no atendimento das necessidades objeto da futura contratação.  **5) O Termo de Referência: as dificuldades técnicas das operadoras de STIP**  50. Por outro lado, o Termo de Referência possui exigências que dificultam significativamente a participação das operadoras de serviço de transporte individual privado de passageiros (STIP).  **5.1) A formação dos preços**  51. Como explicitado acima, a UBER (e as demais empresas intermediadoras de STIP) adota uma sistemática de preços dinâmicos. O cálculo do valor pago pelo usuário considera o equilíbrio entre a oferta e a demanda no momento da solicitação da viagem, a fim de proporcionar maior eficiência econômica para os usuários e motoristas parceiros. Não há um valor fixo previamente determinado.  52. Contudo, essa peculiaridade não foi adequadamente considerada pelo Termo de Referência, que pretende estabelecer um pregão eletrônico do tipo menor preço. O critério de julgamento previsto é o menor preço por quilômetro (item 1.3). Ou seja, a participação das empresas demandaria a apresentação do preço por quilômetro.  53. Essa exigência dificulta de forma significativa a participação de empresas como a UBER que utilizam o preço dinâmico. Consequentemente, elimina uma vantagem significativa desse sistema, que é precisamente o equilíbrio da oferta e da demanda para calcular o preço.  54. Conforme será discutido abaixo, a modificação da formação de preços das propostas, com o objetivo de permitir a sistemática do preço dinâmico, acabaria por viabilizar e incentivar a participação das operadoras de STIP, tal como a UBER.  **5.2) A exigência de nota fiscal**  55. O item 9.5 do Termo de Referência prevê que o pagamento dos serviços será efetivado mensalmente e mediante apresentação de nota fiscal ou fatura pela contratada. O valor deverá ser correspondente ao somatório dos valores dos atendimentos realizados no mês anterior.  56. O Termo de Referência não é expresso, mas é presumível que essa exigência decorra da regra do art. 11, inc. VII, da Lei 5.691/2016: “*São deveres das empresas de operação do STIP/DF: (...) VII - emitir e enviar ao passageiro a Nota Fiscal de Consumidor Eletrônica - NFC-e, ao final da viagem*”.  57. Portanto, infere-se do Termo de Referência que caberá às operadoras de STIP apresentar mensalmente a fatura, cujo valor corresponderá ao somatório dos valores das notas fiscais emitidas ao final das viagens.  58. Esse aspecto é altamente relevante porque as empresas intermediadoras de STIP, conforme já apontado, não prestam serviços de transporte, mas sim serviços de intermediação. Consequentemente, não podem emitir (em seu nome) faturas pelo serviço de transporte prestado pelos motoristas parceiros.  59. Diante disso, sugere-se que o Termo de Referência explicite se há necessidade da apresentação de nota fiscal dos serviços de transporte de passageiros quando a empresa vencedora for intermediadora desse serviço. Sugere-se previsão determinando que a empresa contratada deve emitir nota fiscal pelo serviço que prestar, seja de intermediação e gerenciamento de plataforma digital, seja de transporte.  60. Isso não dispensa a exigência de comprovação das viagens realizadas. A sugestão consiste apenas em esclarecer que empresas intermediadoras de serviço de transporte podem emitir nota fiscal do serviço que efetivamente prestam.  61. A UBER poderá ainda prover comprovantes das viagens realizadas, que poderão ser utilizados como documentação comprobatória no caso de contribuintes dispensados de emissão de nota fiscal pela Legislação Municipal.  **5.3) Idade veicular**  62. O item 5.11, letra ‘a’, do Termo de Referência estabelece que os veículos da empresa contratada deverão possuir idade máxima de: (i) cinco anos, se forem a gasolina, álcool, ou outro combustível fóssil; (ii) oito anos, se forem elétricos, híbridos ou outro combustível renovável não fóssil ou veículos adaptados.  63. A idade veicular prevista no Termo de Referência é idêntica à regra do art. 5º da Lei 5.691/2016, que regula o STIP. A idade veicular máxima é exatamente a mesma.  64. Contudo, esse dispositivo encontra-se em discussão na Câmara Legislativa do Distrito Federal. Existe proposta prevendo o aumento da idade veicular para oito anos para todos os veículos utilizados pelos motoristas intermediados pelas operadoras de STIP.  65. Diante disso, a UBER sugere a alteração desse ponto do Termo de Referência, para que passe a constar a regra de que os veículos devem atender às exigências de idade veicular previstas na Lei 5.691/2016. Desse modo, não haverá dúvida de que eventual alteração legislativa estará contemplada de imediato pelo Termo de Referência.  **5.4) Central de atendimento 24h**  66. O Termo de Referência prevê que a contratada deverá manter central de atendimento telefônico funcionando vinte e quatro horas, para solicitações de serviço e orientações para solução de problemas (itens 8.2 e 12.24).  67. Todavia, a central telefônica não é o canal de comunicação mais adequado e eficiente para a solicitação de serviços e para solução de problemas no serviço de transporte.  68. Os operadores de STIP e os demais agenciadores de serviços de transporte de passageiros, como o táxi, valem-se muito mais de aplicativos de celular e de comunicações por meio de computadores (e-mails e sistema de registros eletrônicos) do que de centrais telefônicas.  69. A eficiência dos aplicativos para solicitar os serviços de transporte é muito maior do que a central telefônica. Precisamente por isso o aplicativo tornou-se o meio preponderante para essa finalidade.  70. Ainda, a solicitação de resolução de problemas por meio de correio eletrônico e aplicativos de celular também possui um ganho de eficiência significativo, uma vez que diminui o tempo exigido para o atendimento a uma solicitação.  71. Logo, a utilização de aplicativos celular e computador não traz prejuízos ao atendimento aos usuários dos serviços. A eficiência desses mecanismos de comunicação tornou a disponibilização das centrais telefônicas obsoleta e desnecessária para garantir a qualidade dos serviços.  72. Por outro lado, a utilização apenas de canais de comunicação eletrônicos (celular e computadores), além de aumentar a eficiência nas respostas ao usuário, diminui significativamente o custo dos serviços e, consequentemente, o preço pago por ele. Há um ganho econômico relevante para o usuário.  73. Portanto, a UBER sugere que essa exigência do Termo de Referência seja ajustada para que contemple a possibilidade da empresa contratada utilizar apenas aplicativo de celular e computador para solicitar os serviços e solucionar os problemas apontados pelos usuários.  **6) Termo de Referência: inviabilização à participação das operadoras de STIP**  74. O Termo de Referência possui diversas exigências que inviabilizam por completo a participação de empresas operadoras de STIP na futura licitação ou procedimento seletivo.  **6.1) A vedação ao compartilhamento de informação – Marco Civil da Internet**  **6.1.1) As exigências do Termo de Referência**  75. O Termo de Referência prevê o compartilhamento de diversas informações.  76. A letra ‘g’, do item 5.10 estabelece o envio de várias informações detalhadas quando da avaliação do atendimento.  77. Adiante, o item 8.3 prevê que a empresa contratada deverá disponibilizar diariamente o *backup* da base de dados da solução tecnológica, com os dados dos cadastros, inclusive histórico de alterações, e das solicitações de serviço e atendimentos realizados.  78. O Anexo A prevê ainda que deverá ser garantido o acesso pela Contratante à base e log de dados sem autorização prévia. Também repete a obrigação de fornecimento de *backup*.  **6.1.2) O regime legal aplicável**  79. Contudo, o Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014) prevê que o compartilhamento de informações só é permitido mediante ordem judicial. A lei restringe o acesso a dados justamente para garantir a segurança de plataformas *online* e a privacidade de usuários.  80. O art. 3º da Lei estabelece os princípios que devem reger o uso da internet. Dentre eles, prevê expressamente a proteção da privacidade (inc. II) e a proteção dos dados pessoais (inc. III).  81. Já o art. 7º assegura ao usuário a (i) inviolabilidade da intimidade e da vida privada (inc. I); (ii) inviolabilidade e sigilo do fluxo de suas comunicações pela internet, salvo por ordem judicial (inc. II); (iii) inviolabilidade e sigilo de suas comunicações privadas armazenadas, salvo por ordem judicial (inc. III) e o; (iv) não fornecimento a terceiros de dados pessoais, inclusive registros de conexão, e de acesso a aplicativos, salvo mediante consentimento livre, expresso e informado ou nas hipóteses previstas em lei (inc. VII).  82. Adiante, o art. 10 dispõe que a guarda e a disponibilização dos registros de conexão e de acesso a aplicações de internet, bem como de dados pessoais e do conteúdo de comunicações privadas, devem atender à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das partes direta ou indiretamente envolvidas. Os parágrafos deste artigo exigem que haja ordem judicial para que os dados sejam compartilhados (§§ 1º e 2º) e permite apenas o acesso aos dados cadastrais que informem qualificação pessoal, filiação e endereço (§ 3º).  83. Ainda, o art. 11 prevê que os direitos à privacidade, à proteção dos dados pessoais e ao sigilo das comunicações privadas e dos registros devem ser obrigatoriamente respeitados em operações de coleta, armazenamento, guarda e tratamento de registros, de dados pessoais ou de comunicações por aplicativos de internet.  84. No que diz respeito especificamente aos provedores de aplicativos de internet, o art. 15, §3º, estatui que a disponibilização de registros deverá ser precedida de autorização judicial.  85. A Lei inclusive prevê sanções a serem aplicadas ao sujeito que descumprir as obrigações previstas (art. 12). Por outro lado, o art. 8º, parágrafo único, estabelece que são nulas as cláusulas contratuais que impliquem ofensa à inviolabilidade e ao sigilo das comunicações privadas pela internet.  **6.1.3) Síntese**  86. O Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014) garante a privacidade dos usuários, o sigilo das comunicações feitas *online* por eles e a inviolabilidade dos seus dados e informações.  87. A legislação permite que dados cadastrais, como qualificação pessoal, filiação e endereço, sejam compartilhados mediante solicitação de autoridade.  88. Entretanto, existe expressa vedação legal ao compartilhamento de outros tipos de informações, o que conflita diretamente com diversas previsões do Termo de Referência. Isso torna impossível o envio de informações como dados do motorista, placa do veículo e dados da avaliação, bem como a entrega de *back-up* diário.  89. Portanto, é necessário que o Termo de Referência seja alterado nesse aspecto, para que se adeque aos parâmetros estabelecidos no Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014).  **6.2) Responsabilidade por danos causados por motoristas**  **6.2.1) As regras sobre a atuação dos motoristas**  90. O Termo de Referência estabelece uma série de obrigações a cargo da futura contratada quanto ao comportamento e atuação dos motoristas. O item 5.12 prevê que a Contratada deverá zelar e fiscalizar se os motoristas estão atendendo os clientes com presteza e polidez e se estão se trajando adequadamente.  91. Essas previsões inviabilizam a atuação das operadoras de STIP, inclusive da UBER.  92. Como visto, a UBER tem como missão a intermediação da prestação de serviço de transporte privado mais eficiente possível. Todavia, os motoristas cadastrados na plataforma por ela gerida são independentes e autônomos, o que conduz à prestação do serviço de transporte de maneira livre e empreendedora.  93. Ou seja, os motoristas cadastrados não são funcionários das empresas operadoras de STIP. Não há subordinação entre a empresa e os motoristas cadastrados – o que também contribui para que incida o impedimento de compartilhamento de dados de veículos e motoristas parceiros com terceiros, nos termos do Marco Civil da Internet.  94. Consequentemente, como as empresas operadoras de STIP não são empregadoras dos motoristas, não podem ser responsabilizadas por condutas ilegais eventualmente por eles praticadas, nem tampouco garantir que eles cumpram determinadas regras de conduta profissional.  95. Todavia, essa circunstância não impede que os serviços de transporte prestados pelos motoristas parceiros sejam perfeitamente adequados. O sistema de avaliação entre usuários e motoristas garante que serviço seja realizado de forma amplamente satisfatória. O sucesso dos aplicativos de transporte mantidos pelas operadoras de STIP – e notadamente da UBER – comprova essa afirmação.  96. A necessidade de transporte dos servidores é passível de ser atendida de modo perfeitamente satisfatório por intermediação da UBER – embora a responsabilidade específica sobre a prestação de serviço de transporte não possa recair sobre ela, mas apenas sobre o próprio motorista que presta o serviço de transporte.  97. Diante disso, cabe a exclusão de regras que imputem responsabilidade à contratada pela conduta dos motoristas, tais como a regra sobre vestimenta e conduta, bem como as regras que responsabilizam a contratada por eventuais danos causados pelos motoristas, já que tais regras são incompatíveis com as operadoras de STIP.  **6.2.2) A inviabilidade da aplicação de sanções rigorosas por fatos alheios ao controle das operadoras de STIP.**  98. O item 17.2 do Termo de Referência prevê as sanções aplicáveis à contratada nos casos de inexecução total ou parcial do contrato. O item 17.2.2 trata das multas aplicáveis, o que inclui multas de até 10% sobre o valor adjudicado para a hipótese de atraso na execução do objeto por período superior a 15 dias.  99. Por outro lado, o Anexo D trata do instrumento de medição de resultados, prevendo o nível esperado para o serviço e a glosa correspondente para a hipótese de não atendimento.  100. O item 5 desse Anexo menciona que se espera que o veículo utilizado esteja “em perfeitas condições de segurança, conforto e higiene e MOTORISTA com comportamento respeitoso com o USUÁRIO ou GESTOR solicitante e com o público em geral, sendo-lhes cortês e prestativo” e que a avaliação negativa gerará glosa de 10% (dez por cento) do valor do atendimento.  101. Tanto a multa severa prevista no item 17.2.2 quanto a glosa serão aplicadas pela prática de atos dos motoristas cadastrados nas plataformas das operadoras de STIP.  102. Todavia e conforme já apontado, as empresas operadoras de STIP não são empregadoras dos motoristas cadastrados, o que significa a falta de ingerência sobre eles e a impossibilidade de que tenham controle sobre as condutas por eles praticadas.  103. Portanto, a manutenção de sanções severas à contratada por fatos alheios à sua responsabilidade e ao seu controle também inviabilizam a participação de operadoras de STIP no futuro certame.  **6.3) Transporte adaptado**  104. O item 5.11, letra ‘a’, do Termo de Referência, estabelece que deverão ser disponibilizados veículos adaptados, que atendam exigências individuais ou coletivas de deslocamento de usuários com deficiência física, com necessidades especiais ou restrições de mobilidade (item 2, vv).  105. A UBER apoia e possui políticas de acessibilidade para usuários com deficiências físicas, necessidades especiais ou restrições de mobilidade. O aplicativo inclusive dispõe de recursos para tanto. Existem políticas de acomodação de cadeiras de rodas e de transportes de cães guias e os motoristas cadastrados são orientados sobre práticas de inclusão e respeito.  106. Entretanto, como já mencionado, os motoristas cadastrados na plataforma são prestadores de serviço de transporte individual privado que atuam de maneira independente e autônoma.  107. Como as operadoras de STIP, tal como a UBER, não possuem frota ou veículos próprios, não é possível que assumam a obrigação de dispor de um número mínimo de veículos adaptados, já que os motoristas cadastrados utilizam seus veículos próprios.  108. Além disso, há uma série de limitações técnicas para se conectar veículos específicos a usuários específicos, pois as operadoras de STIP não podem garantir que os motoristas estejam ativos na plataforma no momento da solicitação, nem em que parte da cidade se encontrarão.  109. Desse modo, as exigências de garantia de frota com veículos adaptados inviabilizam por completo a participação de operadoras de STIP na futura licitação, já que tais regras são absolutamente incompatíveis com o modelo de negócio praticado por essas empresas.  **6.4) Síntese**  110. O Termo de Referência possui diversas exigências que inviabilizam a participação das operadoras de STIP na futura licitação.  111. Portanto, a manutenção dessas exigências obstaculizará a participação dessas empresas no futuro certame, o que reduzirá o universo de licitantes e, em última análise, a competitividade.  **7) Efetivo interesse em participar e as alternativas vislumbradas**  112. A UBER destaca seu pleno interesse em participar da futura licitação ou procedimento seletivo em questão. Para tanto, e a despeito de manifestações posteriores que possam sugerir ainda outras alternativas, vislumbra desde já algumas alternativas que, em vista do modo de atuação das operadoras de STIP, permitiriam a sua participação.  **7.1) As disposições que dificultam ou impedem a participação**  113. A participação da UBER (assim como da generalidade das operadoras de STIP) demandaria a realização de ajustes no Termo de Referência. Esses ajustes envolvem essencialmente a revisão e/ou eliminação das disposições descritas nos itens 5 e 6, acima.  114. A UBER entende que essas providências são imprescindíveis para viabilizar a participação das operadoras de STIP na licitação ou procedimento seletivo. E mais importante: essas alterações não impedirão a participação das empresas prestadoras do serviço de táxi no futuro certame. Ao contrário, a realização dessas alterações apenas contribuirá com o caráter competitivo e com a busca de propostas vantajosas para a Administração Pública.  **7.2) Alternativas no tocante à determinação de preços**  115. Um aspecto fundamental consiste na determinação dos preços a serem praticados. Conforme descrito, é altamente problemática a utilização de um modelo com preços fixos por quilômetro.  **7.2.1) O modelo comparativo de preços em sistema unificado**  116. Uma alternativa consiste em adotar modelo semelhante ao utilizado para aquisição de passagens aéreas, tal como o Sistema de Concessão de Diárias e Passagens do Governo Federal – SCDP.  117. Nesse modelo, as empresas atuantes no setor de mobilidade urbana participariam de um procedimento seletivo de credenciamento. Seriam credenciadas em sistema único, permitindo aos servidores usuários a pesquisa escolha, a cada momento, da forma de transporte mais adequado. Essa escolha poderia ser vinculada a alguma opção predefinida, como o preço.  118. Essa solução atenderia tanto à dinâmica de preços dos aplicativos de mobilidade urbana quanto às necessidades da administração pública de assegurar a competitividade e os melhores preços a cada momento do dia.  **7.2.2) A fixação de preço médio por km baseado nos relatórios de viagens**  119. Uma alternativa teoricamente factível, mas que comporta análise mais aprofundada de viabilidade, consiste na licitação em que as operadoras de STIP apresentam seu preço médio por quilômetro (ver tópico 7.3.2 abaixo).  120. Embora essa solução elimine a concepção de preço dinâmico usualmente utilizado pelas operadoras de STIP, com todas as vantagens e eficiências econômicas inerentes, seria possível cogitar em uma licitação com base nesse critério. Para tanto, as operadoras de STIP precisariam de dados necessários para que pudessem calcular uma estimativa do preço médio por quilômetro, incorporando uma previsão de seu algoritmo de preço dinâmico no preço médio.  121. Porém, a estimativa do preço médio por quilômetro apenas pode ser cogitada mediante a análise dos relatórios de viagens de fato realizadas por integrantes da Administração Pública Federal no passado. Os dados amostrais devem necessariamente se reportar ao maior período possível, de modo a dar maior precisão ao cálculo do preço médio nos dias e horários em que as viagens pretéritas foram de fato realizadas.  **7.3) Implicações na modelagem da licitação**  122. As alternativas sobre o modo de formação do preço têm influência decisiva na modelagem da licitação ou do procedimento seletivo.  **7.3.1) O sistema comparativo de preços: credenciamento**  123. O sistema comparativo pode ser viabilizado mediante o credenciamento dos interessados. Trata-se de solução que não pressupõe a exclusão de nenhum dos interessados. Diversos prestadores poderiam ser credenciados, diante do preenchimento de requisitos previstos.  124. No modelo de credenciamento, não haveria licitação com disputa para fixar o menor preço por quilômetro. Admite-se que várias empresas sejam credenciadas para a prestação. O preço variará de acordo com cada um dos credenciados.  125. A Administração Pública tem a possibilidade de fixar um limite máximo por quilômetro. Com isso, cada prestador de serviço ou operador de STIP poderá ofertar um preço, que pode ser fixo ou variável (dinâmico). Essa escolha caberá à empresa credenciada.  126. Esse sistema de credenciamento permite avaliação constante, em tempo real, da vantajosidade econômica de cada viagem. Toda vez que a Administração demandar a utilização do serviço, poderá comparar os preços disponíveis (fixos ou dinâmicos) das empresas credenciadas e escolher aquela que tiver o menor preço.  127. Trata-se de um modelo em que a competição entre as empresas prestadoras de serviço para a Administração é constante – o que resulta em um ganho econômico significativo.  128. Por outro lado, o credenciamento também permite a participação indistinta de empresas que adotem modelos diversos de formação de preços. Podem ser credenciadas empresas com formação de preço fixo por quilômetro juntamente com empresas que adotem a sistemática de preço dinâmico.  129. Isso é possível porque a avaliação da economicidade do serviço é realizada a cada serviço prestado, mediante a comparação dos preços vigentes naquele momento para o trajeto desejado.  130. Logo, as empresas que possuem preços fixos podem competir diretamente com as empresas com preço dinâmico, sem prejuízo competitivo para nenhuma delas.  131. O credenciamento permite que a Administração Pública aproveite os benefícios do preço dinâmico utilizado pelas intermediadoras de STIP, como a UBER, permitindo que a contratação seja feita sempre pelo menor preço possível.  132. Por exemplo, quando o preço das empresas credenciadas que utilizam a sistemática do preço dinâmico estiver mais baixo, caberá recorrer a essas empresas. E quando esse preço for maior do que o preço fixo previamente estabelecido pelas empresas que utilizam a sistemática do preço por quilômetro, poderá se valer desse serviço.  133. Logo, em qualquer hipótese, o credenciamento de empresas que adotam sistemáticas distintas de formação de preço permitirá que a Administração Pública sempre contrate o serviço pelo menor preço possível no momento da solicitação do serviço. Trata-se, portanto, da solução economicamente mais satisfatória.  **7.3.2) Licitação por preço médio por quilômetro**  134. Se for rejeitada a opção do credenciamento, restaria a realização de licitação em que os interessados seriam convocados para apresentar seu preço médio por quilômetro.  135. Em tese, e sujeito ao maior aprofundamento da análise sobre a viabilidade desse ponto, as empresas que utilizam a sistemática de preço dinâmico poderiam calcular uma aproximação do preço médio por quilômetro se tiverem os dados detalhados contendo o histórico de utilização desses serviços pela Administração Pública. Esses dados devem dizer respeito ao maior período anterior possível, de modo a que se tenha a amostra útil. Esses dados incluiriam, no mínimo: quantidade de viagens realizadas, horário e trajetos.  136. A partir desses elementos, seria possível estimar um valor médio por quilômetro. A princípio, a UBER reputa possível a sua participação nesses termos.  137. Em suma, a licitação por menor preço por quilômetro não seria incompatível (ao menos em tese) com a contratação das empresas que utilizam a sistemática do preço dinâmico. Para tanto, é preciso que disponham dos dados históricos de utilização dos serviços de transporte, para que possam fazer uma estimativa eficiente de preço médio.  138. Todavia, é altamente recomendável que sejam feitos estudos mais aprofundados nesse sentido, de modo a verificar a efetiva vantagem de um modelo com essa configuração.  139. Afinal, essa modalidade deixa de absorver as vantagens elencadas acima do credenciamento de empresas que utilizam o preço fixo e o preço dinâmico. Acaba por impedir a busca do melhor preço a cada viagem. Por isso, economicamente, pode não ser a solução mais satisfatória.  **8) Conclusão**  140. Diante do exposto, a UBER manifesta seu pleno interesse em participar da licitação ou do procedimento seletivo a ser realizado. Espera o fornecimento de resposta fundamentada sobre os pontos acima indicados (Lei 9.784, art. 31, § 2º).  141. Coloca-se à disposição para aprofundar suas considerações sobre os pontos abordados acima, se necessário. Independentemente disso, protesta por concessão de nova oportunidade para manifestação acerca da resposta a ser proferida e sobre novas questões que porventura surgirem.  São Paulo, 19 de março de 2018.  UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.  \_\_ |

|  |
| --- |
| **99** |
| Segue anexo as contribuições da 99 à Consulta Pública.  Agradecemos mais uma vez a oportunidade e permanecemos à disposição.  **99 Tecnologia LTDA**., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 18.033.552/0001-61, com sede na Avenida dos Bandeirantes, nº 460, Brooklin, CEP 04553-900, São Paulo/SP, no âmbito da consulta pública realizada pelo Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão para contratação de serviço de transporte terrestre, vem apresentar sua contribuição e posicionamento acerca dos termos do Edital e anexos, com o intuito de auxiliar no desenvolvimento de melhorias para a licitação vindoura.  **I. PRELIMINARES**  Preliminarmente, cumpre ressaltar a louvável iniciativa do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão em adotar o mecanismo da Consulta Pública, prática saudável que aprofunda o diálogo entre administração pública e sociedade civil, e consoante com os princípios constitucionais de publicidade e eficiência, consubstanciados no caput do artigo 37 da CRFB/88.  Nossa manifestação cuida principalmente de demonstrar que o Termo de Referência ora analisado não é o mais adequado para atingir a finalidade da licitação, e não está em consonância com as melhores e mais modernas práticas de mercado. Passaremos, em seguida, a discorrer detidamente sobre cada um dos pontos que, em nossa opinião, necessitam mais atenção, alterações ou melhorias. Vejamos.  **II. DO OBJETO**  O primeiro ponto a ser analisado é o do objeto da contratação, assim definido:  *“Contratação de serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF direta, autárquica e fundacional, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF, conforme condições e quantidades especificadas neste Termo de Referência - TR.”*  O objeto, na maneira como foi definido, implica em sérias restrições à ampla participação, indo **de** encontro, inclusive, às determinações do Tribunal de Contas da União, expressas no ACÓRDÃO Nº 1223/2017 – TCU – Plenário (TC 025.964/2016-0).  É que, a depreender-se da descrição de serviço em Edital, trata-se, em realidade, **não** de contratação de **serviço de transporte terrestre,** mas **sim** de contratação de **intermediação e agenciamento** de serviços de transporte individual via solução tecnológica. Este fato é de suma importância para compreender a atividade econômica dos aplicativos de transporte, os quais têm no desenvolvimento de software sua principal solução apresentada e, portanto, o devido objeto do edital.  O serviço de transporte em si, descrito em objeto, é na realidade, prestado por motoristas associados à plataforma, que não possuem qualquer tipo de vínculo empregatício com o serviço de transporte desenvolvido pelas plataformas tecnológicas.  Ocorre que, a contratação de milhares de motoristas aptos a realizarem o serviço de transporte dos servidores de forma individualizada é impossível do ponto de vista jurídico, operacional e financeiro pela Administração Pública, uma vez que haveria a necessidade de celebração de milhares de contratos individualizados. Impossível também seria a gestão individualizada dos pagamentos a cada corrida, bem como o controle da operação e qualidade da mesma.  Assim, justifica-se a contratação de empresa de intermediação e agenciamento de corridas, a qual através de aplicativo mobile e web, tem a capacidade de realizar não só a conexão entre usuários e motoristas, mas também a operacionalização dos pagamentos e do controle de qualidade.  Logo, a manutenção do objeto, na maneira como foi definido, implica em sérias restrições à ampla participação. Vejamos, pormenorizadamente, quais seriam:  **II.1. - Descumprimento às determinações do Tribunal de Contas no Acórdão nº 1223/2017**  O Tribunal de Contas da União, ao analisar representação formulada acerca do Pregão Eletrônico nº 3/2016 que ensejou o contrato ora vigente, foi taxativo em avaliar e determinar que:  *“62. Vê-se, assim, que o modelo de contratação adotado pela Administração Pública, por meio do pregão eletrônico ora impugnado,* ***representou inegável mudança para melhor no paradigma dominante para serviços de transporte de passageiros. A exigência da prestação dos serviços por meio exclusivo de táxi, contudo, a meu ver, restringiu indevidamente a competitividade do certame,*** *ensejando, como consequência, a manutenção da cautelar deferida no sentido de se determinar ao órgão jurisdicionado “que se abstenha de prorrogar o contrato decorrente do Pregão Eletrônico para Registro de Preços nº 03/2016, ficando autorizada a adesão de outros órgãos à referida ata desde que o contrato que vier a ser celebrado pelos aderentes tenha como termo final a mesma data do contrato celebrado pelo órgão gerenciador da ata, vedada a prorrogação” (item 9.2 do Acórdão nº 214/2017Plenário), tornando-a definitiva, até que haja* ***a realização de novo certame licitatório, escoimado da irregularidade verificada.***  ***63. Seria o caso, inclusive, de a Administração Pública Federal analisar os modelos propostos e os resultados que vem sendo alcançados pela Prefeitura do Município de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo, os quais, recentemente, passaram a adotar o modelo de contratação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte individual de passageiros por meio de aplicativo para smartphone e plataforma web , sem, contudo, restringir a prestação dos serviços à utilização dos táxis*** *(cf. Decreto Municipal nº 57.605, de 15 de fevereiro de 2017 e Consulta Pública nº 1/2017 do Governo do Estado de São Paulo, publicado no Diário Oficial de 18 de maio de 2017).*  *(...)*  *9.3.* ***determinar à Central de Compras do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão*** *, com fundamento no art. 250, II, c/c o art. 237, parágrafo único, ambos do Regimento Interno do TCU,* ***que faça constar de seus próximos estudos preliminares, que vierem a fundamentar a aquisição de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores por demanda, os Serviços de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP que estiverem em operação no Distrito Federal (Uber, Cabify etc.)*** *, bem como a avaliação dos riscos decorrentes da centralização dos serviços em um único fornecedor e sua sustentabilidade ao longo do tempo, levando em conta, por exemplo, as possíveis vantagens do parcelamento do objeto, a possibilidade de credenciamento de* 99 TECNOLOGIA LTDA - CNPJ 18.033.552/0001-61 Avenida dos Bandeirantes, nº 460, Brooklin, CEP 04553-900, São Paulo/SP *empresas agenciadoras de transporte individual de passageiros etc.” - Grifos Nossos –*  Os aplicativos hoje disponibilizados no mercado prestam o serviço de intermediação e agenciamento das corridas e não o serviço de transporte em si, como pretende erroneamente contratar o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.  Além disso, são justamente esses aplicativos as desenvolvedoras e operadoras dos softwares que permitem o *Serviços de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede – STIP*, acima mencionado e atualmente regulado pela Lei Distrital nº 5.691, de 02 de Agosto de 2016. Vejamos a definição de STIP contida no parágrafo 2º do artigo 1º da referida lei:  *“Art. 1º -*  *(...)*  *§ 2º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte* ***aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores do serviço de transporte regulamentado nesta Lei****.” - Grifos Nossos –*  Não há dúvidas, pois, que STIP’s são os referidos aplicativos que outrora foram impedidos de participar da licitação pregressa - que lastreou o contrato atualmente vigente, e que continuarão impedidas de participar da licitação vindoura, uma vez que o objeto, tal qual definido atualmente, impede a participação das mesmas, restringindo a possibilidade de participação às empresas de serviço de transporte, tais como locadoras de veículos, cooperativas de táxis, dentre outras.  A persecução do atendimento ao princípio do direito administrativo da ampla participação e livre mercado também determinou as demais regulamentações sobre os aplicativos que intermediam e agenciam corridas em carros particulares. Vejamos o exemplo da cidade de São Paulo, contido no Decreto Municipal nº 56.981 de 10/05/2016:  *“Art. 3º O direito ao uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública somente será conferido às* ***Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.***  ***§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.”*** *- Grifos Nossos –*  Prosseguindo, conforme o próprio Tribunal de Contas determinou, o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão deveria “*analisar os modelos propostos e os resultados que vem sendo alcançados pela Prefeitura do Município de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo, os quais, recentemente, passaram a adotar o modelo de contratação de serviços de intermediação e agenciamento de transporte individual de passageiros por meio de aplicativo para smartphone e plataforma web*.”  E assim o determinou porque as mencionadas experiências exitosas trataram de definir acertadamente o objeto dos seus respectivos editais. Vejamos:  *“PREGÃO ELETRÔNICO Nº: 002/2017-COBES*  *PROCESSO: 6013.2017/0000001-0*  *TIPO: MENOR PREÇO UNITÁRIO*  *REGIME DE EXECUÇÃO INDIRETA: EMPREITADA POR PREÇO UNITÁRIO*  *OBJETO: Registro de Preços para* ***contratação de empresa ou cooperativa especializada na intermediação ou agenciamento de serviços de transporte individual remunerado de passageiros via aplicativo customizável web e mobile*** *com apoio operacional e tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem da internet, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet, conforme especificações constantes do Anexo I deste Edital.” - Grifos Nossos –*  *“EDITAL DE PREGÃO ELETRÔNICO Nº 06/2017*  *PROCESSO SPDOC Nº 211684/2016 OFERTA DE COMPRA nº*  *510102000012017OC00060*  *ENDEREÇO ELETRÔNICO:* [*www.bec.sp.gov.br*](http://www.bec.sp.gov.br)  *DATA DO INÍCIO DO PRAZO PARA ENVIO DA PROPOSTA ELETRÔNICA: 28/09/2017*  *DATA E HORA DA ABERTURA DA SESSÃO PÚBLICA: 10/10/2017 às 10h.*  *O ESTADO DE SÃO PAULO, através da SECRETARIA DE GOVERNO, pelo seu Departamento de Administração, por intermédio do Senhor LUIZ CÉSAR GIL DE OLIVEIRA, RG nº 5.036.929, usando a competência delegada pelos artigos 3° e 7°, inciso I, do Decreto Estadual n° 47.297, de 06 de novembro de 2002, torna público que se acha aberta, nesta unidade, situada a Avenida Morumbi, nº 4.500, sala 15, nesta Capital, licitação na modalidade PREGÃO, a ser realizada por intermédio do sistema eletrônico de contratações denominado “Bolsa Eletrônica de Compras do Governo do Estado de São Paulo – Sistema BEC/SP”, com utilização de recursos de tecnologia da informação, denominada* ***PREGÃO ELETRÔNICO, do tipo MENOR PREÇO, objetivando a PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE INTERMEDIAÇÃO E AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, VIA APLICATIVO PARA SMARTPHONE E PLATAFORMA WEB*** *, sob oregime de empreitada por preço unitário, que será regida pela Lei Federal nº 10.520/2002, pelo Decreto Estadual n° 49.722/2005 e pelo regulamento anexo à Resolução CC-27, de 25 de maio de 2006, aplicando-se, subsidiariamente, no que couberem, as disposições da Lei Federal nº 8.666/1993.”- Grifos Nossos –*  *“EDITAL DE PREGÃO ELETRÔNICO SC nº 03/2018 PROCESSO SC n.° 1357905/2017*  *OFERTA DE COMPRA N°120102000012018OC00004*  *ENDEREÇO ELETRÔNICO:* [*www.bec.sp.gov.br*](http://www.bec.sp.gov.br)  *DATA DO INÍCIO DO PRAZO PARA ENVIO DA PROPOSTA ELETRÔNICA: 30/01/2018*  *DATA E HORA DA ABERTURA DA SESSÃO PÚBLICA: 19/02/2018 às 09h30*  *A SECRETARIA DA CULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, por intermédio do Chefe de Gabinete o Sr. ALESSANDRO SOARES, RG nº 23.351.028-X e CPF nº 248.979.188-55, usando a competência delegada pelos artigos 3° e 7°, inciso I, do Decreto Estadual n° 47.297, de 06 de novembro de 2002, torna público que se acha aberta, nesta unidade, situada a Rua Mauá, nº 51, Santa Ifigênia, São Paulo, licitação na modalidade PREGÃO, a ser realizada por intermédio do sistema eletrônico de contratações denominado “Bolsa Eletrônica de Compras do Governo do Estado de São Paulo – Sistema BEC/SP”, com utilização de recursos de tecnologia da informação, denominada PREGÃO ELETRÔNICO, a ser realizada por intermédio do sistema eletrônico de contratações denominado “Bolsa Eletrônica de Compras do Governo do Estado de São Paulo – Sistema BEC/SP”, com utilização de recursos de tecnologia da informação, denominada* ***PREGÃO ELETRÔNICO, do tipo MENOR PREÇO, objetivando a PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE INTERMEDIAÇÃO E AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, VIA APLICATIVO PARA SMARTPHONE E PLATAFORMA WEB*** *sob o regime de empreitada por preço unitário, que será regida pela Lei Federal nº 10.520/2002, pelo Decreto Estadual n° 49.722/2005 e pelo regulamento anexo à Resolução CC-27, de 25 de maio de 2006, aplicando-se, subsidiariamente, no que couberem, as disposições da Lei Federal nº 8.666/1993, do Decreto Estadual n° 47.297/2002, do regulamento anexo à Resolução CEGP-10, de 19 de novembro de 2002, e demais normas regulamentares aplicáveis à espécie.” - Grifos Nossos –*  Vimos acima três, dentre vários, exemplos bem sucedidos de editais que determinaram corretamente o objeto a ser licitado. Ressalte-se que em todos eles houve ampla participação de interessados, quer sejam aplicativos, cooperativas de táxis, empresas de transporte, locadoras, dentre outras. As licitações, todas elas, foram finalizadas com sucesso e as respectivas vencedoras hoje encontram-se prestando o serviço normalmente.  Outros exemplos alhures também servem para comprovar que a definição correta do objeto a ser licitado é a decisão mais importante para definir o sucesso da licitação. Vejamos o caso do SERPRO, entidade pertencente à estrutura do Governo Federal, tal qual o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão:  *“EDITAL DE CONVOCAÇÃO*  *PREGÃO ELETRÔNICO SUPGL/SERPRO Nº 1857/2017*  *PROCESSO Nº 01857–2017 REGIONAL BRASÍLIA*  *O SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS (SERPRO), comunica que, no horário de Brasília e na data a seguir, no endereço www.comprasgovernamentais.gov.br, de acordo com a Lei nº 10.520 de 17/07/2002, Lei nº Complementar 123 de 14/12/2006, Lei nº 11.488 de 15/06/2008, Decreto nº 5.450 de 31/05/2005, Decreto 8.538 de 06/10/2015, Instrução Normativa SLTI nº 02 de 11/10/2010 e Decreto nº 3.722 de 09/01/2001, que dispõem sobre o SISTEMA DE CADASTRAMENTO UNIFICADO DE FORNECEDORES – SICAF e, subsidiariamente, a Lei nº 8.666 de 21/06/1993, fará realizar a licitação em epígrafe, na modalidade de PREGÃO ELETRÔNICO, visando a execução indireta, no regime de execução de empreitada por preço global, do tipo menor preço, conforme descrito neste Edital e respectivos Anexos.*  *Às:10:00 Hs*  *Do dia: 14/12/2017”*  *No endereço:* [*http://www.comprasgovernamentais.gov.br/acesso–aos-sistemas-sistemas/comprasnet-siasg*](http://www.comprasgovernamentais.gov.br/acesso–aos–)  *SEÇÃO I DO OBJETO*  ***1.1 O objeto da presente licitação é a contratação de empresa de agenciamento e intermediação de serviço de táxis via aplicativo, smartphone e ambiente web, de acordo com as especificações e detalhamentos consignados neste Edital e seus Anexos.”*** *- Grifos Nossos -*  Assim, fica comprovado que órgãos da própria União já vem descrevendo corretamente o objeto de licitações que visam substituir suas frotas próprias, ou alugadas, por aplicativos de transporte de pessoas. Não há razão lógica ou razoável para o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão insistir na definição errônea do objeto do serviço a que se pretende licitar. A não incorporação das mudanças ora sugeridas causará a manutenção do *status quo*, representado pela restritividade na participação dos licitantes prestadores do serviço de intermediação e agenciamento, enquadrados como STIP’s.  Na sequência enumeramos outros motivos pelos quais a manutenção do objeto, na maneira como foi definido, implica em sérias restrições à ampla participação.  **II.2. - Implicações Técnicas-Operacionais: não autorização para participação em pregões eletrônicos**  A definição incorreta do objeto da licitação não apenas restringe a ampla participação no certame, como também literalmente **IMPEDE** a participação dos aplicativos no processo de seleção.  É que os sistemas de pregão eletrônico utilizados para operacionalizar exigem um cadastramento prévio dos licitantes. Ao realizar este cadastro a empresa interessada, além de preencher formulário, enviar documentos e certidões, indica qual o tipo de atividade exerce, de acordo com seu objeto social e CNAE.  Assim, o órgão licitante lança no sistema os detalhes e características do objeto a ser licitado e, ao imputar a definição incorreta, acabará por criar uma barreira para participação, uma vez que o sistema publicará uma licitação com determinado objeto e os aplicativos não terão conhecimento, já que não serão classificadas como empresas aptas.  Ainda assim, se encontrarem tal licitação, não terão acesso à funcionalidade de apresentação de propostas e, consequentemente, à sala virtual de licitação, dado o que o sistema não os reconhecerá como fornecedores aptos a prestar aquele serviço.  Este infortúnio já ocorreu diversas vezes em licitações onde o objeto licitado estava em discordância com aquilo que se pretendia contratar, impedindo a ampla participação e em muitos casos levando a própria licitação ao fracasso à condição de deserta.  **II.3. - Implicações Tributárias, Trabalhistas e de Responsabilidade Civil que o objeto errôneo acarreta**  Outras sérias implicações decorrentes da definição errônea do objeto são aquelas de origem tributária, trabalhista e de responsabilidade civil que recairiam sobre as empresas de intermediação e agenciamento de corridas.  Conforme já mencionado, o serviço de transporte em si, descrito em objeto, é na realidade, prestado por motoristas associados à plataforma, que não possuem qualquer tipo de vínculo empregatício com o serviço de transporte desenvolvido pelas plataformas tecnológicas.  Definir uma empresa de intermediação e agenciamento de corridas como uma empresa que presta literalmente o serviço de transporte é, não apenas uma incongruência operacional, mas também uma ameaça jurídica, uma vez que a ela passariam a recair responsabilidades tributária, trabalhista e civis por atos que não lhe competem ou sobre os quais a própria legislação vigente não lhe imputa.  Podemos citar, de forma alguma exaustiva, atos como: recolher contribuições previdenciárias de pessoas que não possuem qualquer tipo de vínculo empregatício; recolher impostos e contribuições sobre faturamento de terceiros; responsabilizar-se diretamente por serviços que não são prestados pela própria empresa, dentre outros.  Em várias destas situações há jurisprudência e normativos claros pelo não reconhecimento de tais responsabilidades, principalmente no âmbito tributário e cível, ao passo que na esfera trabalhista, ainda que a discussão seja relativamente nova, vem se formando uma jurisprudência uníssona no sentido de também não reconhecer o vínculo empregatício e as responsabilidades daí decorrentes.  Em que pese todas estas considerações, nenhuma delas tem o intuito de assegurar às licitantes qualquer garantia de imiscuir-se de suas responsabilidades, as quais estão bem asseguradas no item 5.13. do Termo de Referência, mas tão somente enquadrá-las legalmente dentro dos limites de suas respectivas responsabilidades, já reconhecidas pela legislação vigente.  Em suma, vejamos abaixo um sintético quadro a resumir quais empresas estariam aptas a participar do certame, nos diferentes tipos de objetos discutidos.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **OBJETO** | Serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e  Colaboradores da Administração Pública Federal, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento de serviço de taxi ou de STIP | Serviço de intermediação e agenciamento de transporte de passageiros, via aplicativo para smartphone e plataforma web | | **EMPRESAS**  **APTAS A**  **PARTICIPAREM** | Cooperativas de Táxi | Cooperativas de Táxi | | Empresas de Transporte de  Passageiros com Motorista | Empresas de Transporte de  Passageiros com Motorista | |  | Aplicativos de Táxi | |  | Aplicativos de Carros Particulares | |  | Aplicativos de Táxi e Carros  Particulares |   Por todo o exposto, resta mais do que claro que o objeto correto a ser licitado é o de **intermediação e agenciamento** de serviços de transporte individual via solução tecnológica. E não é por acaso que o mercado público – como também o privado – alterou sua prática comum para a contratação de empresa especializada em intermediação e agenciamento de transporte de passageiros por meio de aplicativo. É de suma importância que o objeto seja readequado para refletir o modelo mais vantajoso para a Administração Pública.  **III. DO MODELO DE REMUNERAÇÃO E DE PRECIFICAÇÃO**  Outro ponto de extrema importância na confecção do presente Termo de Referência é o modelo de **remuneração** pelos serviços prestados pela contratada (intermediação e agenciamento), cumulado com a **precificação** dos serviços prestados pelos motoristas parceiros (transporte).  A modelagem estabelecida no presente Termo de Referência implica a contratação de uma pessoa jurídica responsável por disponibilizar veículos (táxis ou carros particulares, com motoristas) para que os servidores e colaboradores do Governo Federal realizem deslocamentos via transporte individual.  Trata-se, portanto, de contrato de intermediação e agenciamento de serviços, nos termos estabelecidos pelo Código Civil. Ocorre que referida modalidade contratual é tipificada por aquele código, inclusive quanto à sua remuneração. O que se percebe deste neste Termo de Referência é a incompatibilidade com o modelo remuneratório estabelecido em lei, o que configura insanável ilegalidade. Vejamos.  *“5. FORMA DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO*  *5.1. O serviço deve ser executado observando-se as regras e condições estabelecidas neste TR, de forma ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, com disponibilização pela CONTRATADA de solução tecnológica para a operação e a gestão em tempo real, por meio de aplicação web e aplicativo mobile, e CENTRAL DE ATENDIMENTO* ***para registro de solicitações de serviço e orientação aos GESTORES e USUÁRIOS****.” - Grifos Nossos –*  Do exposto acima, depreende-se que o intuito da Administração Pública é celebrar um contrato de intermediação e agenciamento. Ocorre que referido contrato é típico, e deve respeitar o regramento determinado pelo Código Civil, em seus artigos 710 a 721.  Notadamente no que tange à remuneração de referidos serviços, o que se depreende dos dispositivos legais supra referidos é a determinação legal de que a remuneração pelo cumprimento do dever jurídico principal do agente corresponde a um percentual calculado sobre o valor líquido do contrato concluído entre o agenciado e o terceiro.  Ocorre que o Termo de Referência ora analisado não respeita a tipicidade do contrato de agência estabelecido pelo Código Civil, uma vez que determina o pagamento de montante obtido por meio de valor unitário por quilometragem percorrido (**R$/KM**).  *“1.3. O quantitativo global estimado é de 999 (xxxx) solicitações de serviço, para um período de 12 (doze) meses, com percurso médio de 9,9 (xxxx) quilômetros, equivalendo a percurso total de 999 (xxxx) quilômetros e a um montante total de R$ 9,99 (xxxx),* ***considerado o preço de referência de R$ 9,99 (xxxx) por quilômetro****, conforme discriminação por órgão gerenciador e entidades participantes apresentada no quadro abaixo:” - Grifos Nossos –*  Não se trata aqui de discutir aspectos econômicos de referido dispositivo, mas apenas explicitar o seu conflito com o texto legal. Constatado o conflito, como de fato se percebe, este não deve ser admitido pela Administração Pública, pois, como afirma Hely Lopes Meirelles, “*enquanto na administração particular é lícito fazer tudo que a lei não proíbe, na Administração Pública só é permitido fazer o que a lei autoriza* ” (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 34ª Ed. Malheiros: São Paulo, 2008, p. 89).  Não fosse a situação narrada acima bastante gravosa, há outro grave problema técnico constante no Termo de Referência em discussão, e que decorrência lógica da estrutura acima descrita. **Referimo-nos à precificação dos serviços prestados pelos motoristas parceiros (transporte).**  É preciso lembrar que, devido à sua importância no cenário urbano contemporâneo, os serviços de transporte individual público e privado são regulados pelo Município onde são prestados, entretanto **o público possui tarifa estipulada pelo Município e o privado, preço variável de acordo com a empresa de tecnologia que agencia os serviços, e a variação de oferta e demanda do serviço.**  Mais uma vez, vale destacar que no objeto não há diferenciação entre os serviços de táxi ede carros particulares (misturando em um só modelo, serviços com precificação diferentes). Atente-se à diferenciação de preços:    **Transporte privado individual**  Carro particular - preço variável    **Transporte público individual**  Táxi adaptado - preço determinado pelo poder público    **Transporte público individual**  Táxi comum - preço determinado pelo poder público  Se a intenção é utilizar o táxi, claramente o modelo a ser utilizado não é o quilômetro rodado tão somente, mas o tarifário definido pela Administração Pública em cada uma das cidades contempladas para a prestação do serviço. Nesse modelo de precificação em que os valores são tabelados pela própria Administração Pública, os serviços de intermediação e agenciamento devem ser **remunerados** exclusivamente pela taxa de agenciamento, ao passo que a precificação do serviço de transporte (via táxi) deve levar em consideração todos os seus componentes: bandeirada inicial, tarifa quilométrica em bandeira 1, tarifa quilométrica em bandeira 2, hora parada.  Se a intenção é utilizar o carro particular, o modelo a ser utilizado tampouco será apenas o quilômetro rodado, uma vez que os componentes (tarifa inicial, tarifa por quilômetro, tarifa por minuto) **bem como** o preço variam de acordo com a empresa de tecnologia que agencia os serviços, **e também** de acordo com a variação de oferta e demanda do serviço.  Se a intenção é utilizar tanto o táxi quanto o veículo privado, por óbvio se torna necessária uma adequação da precificação para que não leve em consideração apenas o valor unitário por quilômetro rodado. Como a tarifa do transporte público de táxi é estipulada pelo Município (levando em consideração a bandeirada, o tempo de duração da corrida, e o **quilômetro rodado**), não há que se falar em uma estipulação de valor unitário por parte dos licitantes.  De qualquer forma, independente do modal a ser escolhido para a prestação do serviço, é inviável a escolha do modelo de remuneração por meio de valor unitário por quilometragem percorrido (R$/km), **a uma** porque, a se contratar um serviço de intermediação e agenciamento, estar-se-á a celebrar um contrato de intermediação e agenciamento, cuja remuneração dar-se-á por meio de um percentual calculado sobre o valor líquido do contrato concluído entre o agenciado e o terceiro.  **E em segundo lugar** , porque à contratada não lhe é permitido determinar qual a tarifa do modal táxi determinada na verdade pela autoridade municipal local, bem como porque torna-se inviável, operacionalmente, resumir todas os componentes do valor do serviço a ser prestado por meio de carros particulares (tarifa inicial, tarifa por quilômetro, tarifa por minuto, variação momentânea de oferta e demanda do serviço), em apenas um fator (R$/Km), visto que o mesmo é determinado pelo momento exato da chamada, seu horário e o deslocamento a ser efetuado.  Assim, a forma correta cabível para o que pretende o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, é selecionar a empresa que cobraria menor taxa de agenciamento calculado sobre o valor total das despesas com o transporte, independente do modal a ser escolhido - podendo ser até os dois tipos: público e privado.  Ou seja, cabe à Administração Pública, realizar previamente, minucioso estudo das origens e destinos das chamadas, potenciais horários (para definir se aplicar-se-iam tarifas diferenciadas pelo horário, como por exemplo: bandeira 2) e outras características que influenciariam no valor total a ser gasto com o transporte em si (para cima ou para baixo).  E sobre este valor, requisitar às empresas interessadas que apresentem suas propostas de taxas cobradas pela intermediação e agenciamento milhares dos motoristas aptos a realizarem o serviço de transporte dos servidores, o que, conforme já exposto, de forma individualizada seria impossível à Administração Pública, tanto do ponto de vista jurídico, operacional e financeiro, e que portanto deve ser o cerne da justificativa do presente certame.  De forma esquemática, poderíamos resumir os minuciosos estudos que caberiam à Administração Pública realizar previamente, nos seguintes quadros abaixo:  ● Tarifa do Transporte Individual Público (Táxi)   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Município**  **/UF** | **Valor**  **Unitário da**  **Bandeirada**  **Inicial** | **Valor**  **Unitário do**  **Quilômetro**  **Rodado em**  **Bandeira 1** | **Valor**  **Unitário do**  **Quilômetro**  **Rodado em**  **Bandeira 2** | **Valor da Hora**  **Parada (ou fração de minuto parado)** | **Taxas adicionais (determinadas em lei)** | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |   ● Pesquisa de Preço do Transporte Individual Privado (por empresas)   |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **Município/UF** | **Tarifa**  **Inicial** | **Tarifa por km** | **Tarifa por km diferenciada (horário de pico)** | **Tarifa por**  **Minuto** | **Taxas ou**  **Tarifas**  **Públicas (se aplicáveis)** | **Percentual médio de**  **Preço**  **Variável por oferta e demanda)** | | **Empresa**  **X** |  |  |  |  |  |  |  | | **Empresa**  **Y** |  |  |  |  |  |  |  | | **Empresa**  **Z** |  |  |  |  |  |  |  |   ● Resultado do Gasto Estimado em transporte   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **Órgão** | **Município/UF** | **Número estimado de viagens (em um ano)** | **Quilometragem estimada (em um ano)** | **Valor Estimado da**  **Contratação (em um ano)** | |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |   Realizados estes estudos, estaria a Administração Pública apta a mensurar o valor total previsto para o gasto com o serviço de transporte, sobre o qual incidirá a **TAXA DE AGENCIAMENTO,** consistente no percentual incidente sobre o preço dos serviços de transporte individual remunerado efetivamente prestados por fornecedores.  Assim, na sequência a Administração Pública teria enfim ciência do valor total (por exemplo, anual) máximo dos serviços de transporte, público ou privado, individual remunerado a serem prestados por fornecedores, com a intermediação e supervisão da licitante, o que pode ser resumido no quadro abaixo:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **(A)** Valor estimado para o reembolso da corridas (Valor dos Transportes) | **(B)** Taxa de intermediação e  Agenciamento em porcentagem (%) | **(C)** Valor estimado da taxa de administração (Em reais)  **C = A \* B** | **Valor total estimado (D)**  **D = A + C** | |  |  |  |  |   **Em resumo, entendemos que esta é a forma mais correta do ponto de vista operacional e financeiro e a única forma correta do ponto de vista jurídico para a determinação do correto modelo de remuneração.**  A seguir, discorreremos sobre a forma correta de realização do faturamento pelos serviços prestados, item de igual importância (e decorrente) à da correta determinação do modelo de remuneração.  **IV. DO CORRETO FATURAMENTO - EMISSÃO DE NOTA FISCAL E NOTA DE DÉBITO**  Conforme demonstrado no item anterior, os serviços prestados pelas empresas que agenciam e intermediam serviços de transporte público ou privado são remunerados pelo percentual da respectiva taxa aplicada ao valor total da corrida.  Portanto o faturamento através de Notas Fiscais desses serviços devem conter **exclusivamente** o valor resultado da aplicação da taxa de agenciamento.  **O valor destinado aos motoristas possui natureza de repasse, portanto não devem constar das Notas Fiscais de serviço. Tais valores, por não fazerem parte da receita própria das empresas de intermediação e agenciamento, não integrarem o ativo da empresa, mas exclusivamente serem repassadas aos motoristas prestadores do serviço de transporte, devem constar de Notas de Débito.**  As Cláusulas 9.5 e 9.5.1. do Termo de Referência evidenciam a insegurança financeira em relação à correta determinação do valor dos reais serviços contratados, indicando que não haveria distinção entre o valor destinado aos motoristas e a remuneração relativa ao agenciamento e intermediação dos serviços de transporte.  *“9.5. O pagamento dos atendimentos realizados serviços será efetivado mensalmente pela CONTRATANTE, mediante apresentação de nota fiscal/fatura pela CONTRATADA, emitida por ÓRGÃO e ENTIDADE,* ***sendo o seu valor correspondente ao somatório dos valores dos atendimentos realizados no mês anterior, deduzidas as eventuais glosas e/ou multas estabelecidas e os valores de impostos e contribuições retidos pela CONTRATANTE na condição de substituto tributário, conforme estabelecido na legislação tributária vigente****.*  *9.5.1. A nota fiscal/fatura deve ser apresentada pela CONTRATADA a partir do quinto dia útil do mês seguinte ao da realização dos atendimentos, juntamente com arquivo eletrônico, no formato XLS contendo os dados das solicitações de serviço e respectivos atendimentos realizados especificados na letra “a” do subitem 1.5. do Anexo B.” - Grifos Nossos –*  As corridas realizadas mediante o uso de aplicativo são pagas ao respectivo motorista assim que finalizadas, portanto acontece o adiantamento dos valores que serão reembolsados posteriormente pelo órgão contratante.  Assim, o órgão contratante unicamente procede ao reembolso desses valores adiantados aos motoristas, via nota de débito.  Dentro do âmbito tributário, devemos considerar que a base de cálculo do PIS e da COFINS é o faturamento mensal da empresa, **independente da sua classificação contábil - o que já afasta todo e qualquer argumento e insinuações outrora apresentado em Audiência Pública de que os aplicativos gozariam de qualquer benefício fiscal, ou supostamente não verificado ainda pelo Fisco**, conforme Leis nº 10.637/02 e 10.833/03. O ISS, por sua vez, tem como base de cálculo o preço do serviço.  Assim, **é necessário distinguir os valores que ingressariam na licitante vencedora como uma receita de terceiros, que não incorporariam à sua receita.**    O conceito de receita, utilizado no nosso ordenamento jurídico, é elemento fundamental para o diferenciarmos dos chamados reembolsos de despesas destinado aos motoristas. Sob a ótica do direito privado, Bernardo Ribeiro de Moraes manifestou-se sobre o conceito de receita:  *“O conceito de receita acha-se relacionado ao patrimônio da pessoa. Quem aufere receita, recebe um valor que vem alterar o seu patrimônio a sua riqueza.*  *Receita, do latim “recepta” é o vocábulo que designa recebimento, valores recebidos. Receita é o vocábulo que designa o conjunto ou a soma de valores que ingressam no patrimônio de determinada pessoa.*  ***Podemos definir receita como toda entrada de valores que, integrando-se ao patrimônio da pessoa (física ou jurídica, pública ou privada), sem quaisquer reservas ou condições, venha acrescer o seu vulto como elemento novo e positivo.****” (In* Revista Dialética de Direito Tributário, nº 60, ed. Dialética, p.26.) *- Grifos Nossos –*  Portanto, a figura do “reembolso de despesas” não é receita tributável pois é recebida por conta e ordem de terceiros, não se confundindo com as receitas ligadas ao contribuinte, que faz a gestão temporária destes recursos no propósito de viabilizar a sua atividade contratual e profissional.  Ou seja, todos os valores de terceiros (motoristas) que transitam pela contabilidade das empresas licitantes, não integrando o seu patrimônio, correspondem a entrada denominada “receitas não tributáveis”, que não são passíveis de incidência de PIS/COFINS, ISS, entre outras.  Desta forma, quando a despesa reembolsada se deu por conta e ordem de terceiros, sem qualquer relação direta com a atividade-fim da empresa contratada, será mera entrada de valores na contabilidade da empresa, jamais podendo ser considerada receita, uma vez que não integrou o patrimônio da empresa, o que justifica a **emissão de nota fiscal (com o valor da taxa de agenciamento)** e a **nota de débito, como reembolso das despesas com os motoristas**.  O Superior Tribunal de Justiça já tratou do assunto, em ações descabidas de fiscalização, tanto na esfera federal como na municipal.  TRIBUTÁRIO. AGRAVO REGIMENTAL. IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE QUALQUER NATUREZA. BASE DE CÁLCULO. ATIVIDADE DE POSTAGEM E ENTREGA REALIZADA PELA ECT. SERVIÇOS NÃO PRESTADOS PELA DEVEDORA TRIBUTÁRIA. DESPESAS REFERENTES A VALORES QUE SERÃO REPASSADOS A TERCEIRO E POSTERIORMENTE REEMBOLSADOS. NÃO-INCIDÊNCIA DO ISSQN. 1. "A base de cálculo do ISS é o preço do serviço, **não sendo possível incluir nesse valor importâncias que não serão revertidas para o prestador, mas simplesmente repassadas a terceiros, mediante posterior reembolso** " (REsp 621067/SP, Rel. Min. João Otávio de Noronha, Segunda Turma, DJ 25.04.2007). 2. Agravo Regimental não provido. (AgRg no AI 848.626/RJ, Relator Ministro Herman Benjamin, julgado em 18.12.2007)  TRIBUTÁRIO. ISS. BASE DE CÁLCULO. PREÇO DO SERVIÇO. DESPESAS REFERENTES A VALORES QUE SERÃO REPASSADOS A TERCEIRO E POSTERIORMENTE REEMBOLSADOS. NÃO INCLUSÃO NA BASE DE CÁLCULO. I - A base de cálculo do ISS é o preço do serviço, **não sendo possível incluir nesse valor importâncias que não serão revertidas para o prestador, mas simplesmente repassadas a terceiros**, mediante posterior reembolso. Precedentes: REsp nº  411.580/SP, Rel. Min. LUIZ FUX, DJ de 16/12/02 e REsp nº 224.813/SP, Rel. Min. JOSÉ DELGADO, DJ de 28/02/00. II – Recurso especial improvido. (RESP 618.772/RS, Relator Ministro Francisco Falcão, julgado em 08.11.2005) (grifamos)  Diversas empresas prestadoras de serviços observam esses trâmites, tais como: empresas de consultoria, advocacia, contabilidade, planos de saúde, clínicas médicas, empresas que agenciam mão-de-obra, entre outras.  O melhor exemplo prático se deu na Prefeitura Municipal de São Paulo, através da Secretaria Municipal da Fazenda, que solicitou parecer à sua Assessoria Técnico-Jurídica de Planejamento, culminando na Informação SMG/COJUR/ATEP Nº 5617095 (Processo SEI nº 6013.2017/0001954-3), indicando pela regular emissão de nota fiscal para os serviços prestados pela impugnante e nota de débito dos valores a título de reembolso pelos valores repassados aos motoristas, conforme segue abaixo:  *“Diante de todo o apresentado, com base na documentação que tivemos acesso, parece-nos claro que não houve uma contratação para cessão de software, mas para uma prestação de serviços de intermediação ou agenciamento. Não há como entender que o objeto do contrato é uma simples cessão de software de maneira não onerosa. Trata-se, sim, de prestação de serviços da contratada para a Prefeitura de São Paulo, enquadrável no item 10 da Lista de Serviços da LC 116/03.*  *Diante do exposto, entendemos que a empresa deverá emitir Nota Fiscal de Serviços Eletrônica para a Contratante, pelo valor do serviço de intermediação ou agenciamento, objeto da contratação conforme exposto no termo de contrato número 23/2017. Em relação a outros valores transitórios não objetos da prestação, entendemos, s.m.j., que* ***a única possibilidade segundo o contrato é a “nota de débito (ou nota fiscal fatura)****”, conforme Cláusula 9.1 do termo de referência e 7.1 do termo de Contrato 23/2017. (...)*  ***Trata-se a intermediação de serviço caracterizado pela aproximação de duas partes****. Neste modelo de arranjo comercial, o prestador fica com parcela do valor total pago,* ***configurando o restante como um ingresso transitório no patrimônio do prestador, de modo que não pode ser considerado como remuneração do serviço prestado****. Deste modo, a base de cálculo para efeito do ISS será a "comissão" recebida que, em muitos casos, abarca a figura dos dois contratantes.” - Grifos Nossos –*  Portanto cabe ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão esclarecer sobre a especificidade a ser aplicada pela futura contratada no momento do faturamento dos serviços e emissão das Notas Fiscais de Serviço, para que conste como valor da medição, somente o montante relativo à taxa de agenciamento aplicada ao valor destinada aos motoristas, e esta que será repassada diretamente.  **V. DA EXIGÊNCIA DE VEÍCULOS ADAPTADOS**  Em diversos momentos do Termo de Referência há a menção aos veículos adaptados. Todavia, cumpre esclarecer que o serviço de transporte de pessoas por veículos adaptados é atividade prestada exclusivamente por táxis, tanto por determinação legal, quando pela inexistência, hoje, de carros particulares modificados para realizar esse tipo de serviço, em atuação no mercado.  Ao prever que os serviços licitados também devem ser prestados por veículos com adaptações - apesar da ausência de qualquer quantitativo e divisão em lote separado -, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, pretende que a empresa vencedora agencie e intermedie serviços de transporte por táxi sem levar em consideração que grande parte dos licitantes não operam neste modal.  O direito ao transporte do deficiente é assegurado em diversos textos legais, especialmente trazendo ao poder público a responsabilidade de assegurar seu regular exercício.  Segundo previsto no artigo 8º da Lei nº 13.146/15, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoas com Deficiência) **cabe ao Estado assegurar à pessoa com deficiência, a efetivação dos direitos referentes ao transporte.**  *“Art. 8 o* ***É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes*** *à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação,* ***ao transporte*** *, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.” - Grifos Nossos –*  **Desta forma, ressalta-se, o serviço de transporte público individual direcionado ao atendimento das necessidades dos deficientes físicos é exclusivamente regulado pelo poder público, exclusivamente por táxi!**  O mencionado diploma legal ainda prevê incentivos aos motoristas do serviço de transporte individual público - TÁXI -, para realizarem as adequações necessárias, nos termos do seu artigo 50:  *O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. - Grifos Nossos –*  Na cidade de São Paulo, por exemplo, o táxi acessível é classificado como táxi preto, nos termos da Portaria 95/15 da SMT, tendo alvará de estacionamento exclusivo do Grupo A, Lote II, e com valor menor que o táxi preto comum.  No Distrito Federal, a Lei Distrital nº 5.323/14 regulamenta a modalidade Táxi Adaptado, atividade sujeita a permissão específica e com veículos próprios. Mais um exemplo de que a prestação do serviço ora pretendido, depende não só da existência de regulamentação legal, como também **da competente emissão dos respectivos alvarás e fiscalização da oferta por parte do Poder Público**, restando à futura contratada a obrigação de cadastrar tais operadores em sua plataforma e disponibilizar funcionalidade específica no aplicativo para que a demanda de carro adaptado se conecte à oferta de táxis com esta característica.  Mais uma vez, vale destacar que no objeto não há diferenciação entre os serviços de táxi acessível, táxi comum e motorista privado, se limitando à exigência de veículos adaptados sem levar em consideração as especificidades dos mesmos.  Ressalte-se que não está aqui a se falar de ausência de consciência social das futuras licitantes, mas tão somente de chamar a atenção para o arcabouço legal que regulamenta o transporte de pessoas com deficiência e da ausência de incentivos fiscais e obrigações legais que enseje este tipo de transporte por meio de carros particulares.  O Município de São Paulo, acertadamente, fez constar a exigência de veículos adaptados em lote separado do Edital Pregão Eletrônico nº: 002/2017-COBES, já mencionado como modelo a ser melhor observado e analisado.  Por estas razões, faz-se necessário que o transporte por veículos adaptados seja licitado em item apartado. Caso contrário, em virtude da falta de elementos objetivos para mensuração e precificação de cada tipo de serviço, bem como a ausência de oferta do serviço – por inexistência de obrigação legal e incentivos fiscais, na modalidade de transporte individual privado, seria impossível a apresentação, por quaisquer interessados, de propostas sérias, firmes e competitivas, bem como em última instância a restrição de participação dos mesmos.  **VI. REQUISITOS TÉCNICOS EM DESACORDO COM AS PRÁTICAS ATUAIS DO MERCADO**  Os aplicativos de intermediação e agenciamento de serviços de transporte já estão no mercado há alguns anos, e não por acaso se tornaram tão populares. A boa aderência da população a esse tipo de tecnologia é resultado direto da capacidade técnica das equipes de desenvolverem um produto de qualidade, com melhorias constantes de acordo com o *feedback* dos usuários.  Apesar da elogiável iniciativa do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão em adotar esse tipo de serviço, demonstrando atenção às práticas mais modernas e eficientes do setor privado, achamos que cabe frisar que todas as funcionalidades presentes hoje em cada um dos aplicativos possuem sua razão de ser, e foram exaustivamente validadas e testadas nas mais variadas situações cotidianas.  Insta salientar ainda que essas empresas também possuem serviços corporativos – similares aos serviços pretendidos com essa licitação - e, ainda que exista diferenças de um serviço para o outro, as exigências do universo corporativo são amplamente atendidas. Nesse ínterim, algumas dessas empresas já prestam serviços para o poder público - com sucesso, no caso da 99 - e não foram necessárias grandes adaptações em termos de funcionalidades.  No presente capítulo iremos propor algumas melhorias nas exigências do Termo de Referência, com o intuito de estimular a concorrências entre as empresas prestadoras do serviço de agenciamento e intermediação e auxiliar o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a elaborar um Termo de Referência mais eficiente e certeiro.  **1. Exigência de Login e Senha**  a. **Termo de Referência: itens 5.7. e 5.8.**  b. **Anexo A: item 1.1.b.**  c. **Anexo B: item 1.3.a.**  d. **Anexo C: item 1.1.**  e. **Anexo E: PoC - Funcionalidade - 16.**  Os aplicativos existentes hoje no mercado – potenciais licitantes - não possuem senha de confirmação de atendimento nem senha de acesso (salvo na plataforma web).  A exigência não é desarrazoada, compreendemos o interesse em manter um grau de controle expressivo sobre o serviço, mas aqui devemos levar em consideração a experiência geral do usuário no uso do aplicativo, que seria gravemente afetada se a todo momento fosse necessária a inserção de login e senha.  Na prática, seria o mesmo que exigir o uso de senha para aplicativos mais conhecidos hoje no mercado, como: whatsapp, facebook, instagram, dentre outros. A senha de acesso do próprio smartphone é a maneira mais segura de não uso indevido, conjuntamente com as funcionalidades de configuração que já disponibilizamos.  Naturalmente, não há óbice ao uso de login e senha de acesso à plataforma web.  Especificamente quanto ao uso de login e senha para confirmação de atendimento, é preciso lembrar que em qualquer aplicativo disponível hoje no mercado esta funcionalidade só existe para corridas de táxi com a tarifa normal. Isto é, corridas onde o valor é verificado no taxímetro físico do carro e depois inserido no aplicativo (e neste caso, sim, validado com a senha).  Em todos os outros casos, tais como táxi com desconto, táxi executivo, carros particulares, dentre outros, toda a medição é feita pelo taxímetro digital ou tarifador digital (a depender do modal escolhido), todos estes usando como base o sistema de GPS - muito mais eficiente e à prova de fraudes do que o medidor físico instalado nas rodas dos veículos. Ao final da corrida, o valor é imputado automaticamente, sem a necessidade de validação com senha.  Tal concepção está em linha com as melhores práticas mundiais em termos de experiência do usuário e é altamente improvável que essa sistemática venha a se alterar.  No remoto caso de haver qualquer divergência no atendimento realizado, o passageiro pode utilizar os diversos canais de comunicação com a empresa para solicitar a adequação ou o cancelamento daquela viagem. Não haverá qualquer impacto financeiro para o Ministério haja visto que o faturamento acontece periodicamente, havendo tempo hábil para esclarecermos as viagens contestadas. A título de exemplo, a quantidade de solicitações de adequação ou cancelamento de uma viagem no maior contrato de intermediação e agenciamento de viagens, o da Prefeitura de São Paulo, representa **apenas 0,33% do total** de viagens realizadas.  **2. Níveis de Cadastramento**  **a. Anexo B: itens 1.1. e 1.7.**  **b. Anexo C: item 1.4.**  **c. Anexo E: PoC - Funcionalidade - 17, 18, 19 e 20.**  Os aplicativos existentes hoje no mercado – potenciais licitantes - possuem dois níveis de acesso, que em geral, são: usuário (solicita e acompanha corrida, sem prévia de autorização, mas com a possibilidade de limitação/anulação de créditos ou número de corridas) e gestor, cujo acesso é completo. Ou seja, neste último caso, para além das informações e funcionalidades de sua conta pessoal, também pode gerir outros usuários, emitir relatórios e acompanhar o uso de toda a empresa/órgão cadastrado.  Alguns pontos referentes ao cadastro podem ser atendidos sem prejudicar a concorrência no certame se a redação se tornar um pouco mais branda. Por exemplo, a sigla requisitada como campo obrigatório no cadastro do órgão ou unidade, pode ser inserida no campo único de nome. Como no caso da Prefeitura Municipal de São Paulo, em que há uma sigla padronizada (“PMSP”) antes de cada unidade, sendo que o campo de nome serve justamente para essas customizações, independente de campo específico para siglas.  Outro ponto relevante é o fato de que o sistema cadastra novas unidades e órgãos por CNPJ, sendo possível de áreas diferentes (centros de custo) dentro de um mesmo CNPJ de maneira individualizada.  Preferencialmente, por motivos de controle, o que o Termo de Referência chama de usuário externo, há de ser, preferencialmente, um usuário cadastrado na plataforma. Isso facilita e garante o controle sobre as corridas realizadas e seus respectivos passageiros. É importante dizer, no entanto, que os cadastros de usuários são flexíveis e podem ser adaptados para o uso de terceiros não cadastrados na plataforma, o que o Termo de Referência chama de usuário externo.  É possível que um usuário externo seja cadastrado como um usuário comum, sendo facultado ao gestor criar limitações de quantidades de corridas a serem realizadas por ele. Por exemplo, no caso de um palestrante a quem o gestor queira fornecer o transporte do aeroporto até o local da palestra, e depois a volta do local da palestra até o aeroporto, o palestrante poderá ser cadastrado individualmente, com o limite de 02 (duas) corridas - uma de ida e outra de volta - e quando esses créditos se esgotarem ele não mais poderá realizar corridas. Adicionalmente, após o término dos créditos o gestor poderá excluí-lo da plataforma.  Outra possibilidade de utilização das funcionalidades já existentes, sem que novos desenvolvimentos tecnológicos sejam necessários, é o cadastro de um usuário comum, mas com o nome de Usuário Externo, que poderá ser utilizado para terceiros não cadastrados na plataforma, sempre sob a liberação de créditos por parte do gestor.  Por outro lado, a solicitação de data e hora do cadastramento, código, matrícula, data e hora de inativação, dois números de telefone são cláusulas que não estão presentes no aplicativo. Como só há um campo de nome, a escolha é do usuário se quer usar seu nome social ou não.  **3. Contestar ou dar Ateste**  **a. Termo de Referência: itens 5.6. a, 5.7, 5.9, 5.10. f, h**  **b. Anexo B: itens 1.4. d, e, g, 1.5. a, e 1.6 a**  **c. Anexo C: itens 1.2. d, e, g, 1.3. a**  A possibilidade de realizar atestes diretamente na plataforma também é algo específico da Administração Pública, que não necessariamente precisa ser abarcado como funcionalidade da solução tecnológica. É dizer, quando recebido o relatório com os valores e as corridas, o ateste poderá ser dado uma única vez - alternativa aparentemente interessante tanto para o Poder Público quanto para os potenciais licitantes.  Para esse tema vale frisar mais uma vez que haveria uma perda considerável na experiência do usuário e na eficiência do uso desse tipo de serviço. O momento ideal para realizar o controle é a *posteriori*, com a adequação das corridas contestadas. Como já mencionado anteriormente, no contrato firmado entre a 99 e a Prefeitura Municipal de São Paulo, a quantidade de corridas contestadas equivale a apenas 0,33% do total de corridas realizadas, o que evidencia que não há necessidade para a inclusão dessa funcionalidade, que retiraria eficiência na prestação dos serviços e, na prática, as formas de controle *a posteriori* já suprem essa necessidade.  Além disso, esses requisitos estão em desacordo com as melhores práticas de mercado, e são funcionalidades que nenhum aplicativo oferece hoje. Vale esclarecer ainda que, como o faturamento é mensal e o volume de contestações é irrisório, há tempo hábil para contestações serem processadas e resolvidas sem impacto no valor pago pela administração pública.  **4. Espera mínima do motorista**  **a. Termo de referência: itens 5.6. d, f, 5.10. e.**  A previsão de espera mínima do motorista também não está em linha com as melhores práticas do mercado. O prazo de 10 (dez) minutos é demasiado extenso, e nesse modelo de serviço é importante que a experiência da corrida seja benéfica para as duas partes (motorista e passageiros), fazendo com que ambos cumpram com seus comportamentos esperados.  Da parte do motorista, um bom atendimento, agilidade e presteza, dentre outros. Da parte do passageiro uma chamada apenas no momento (ou quando na iminência de) em que esteja pronto para iniciá-la. Até porque os sistemas dos aplicativos procuram o carro mais próximo disponível, e o atendimento pode ser realizado em pouquíssimos minutos.  Também há a estipulação no termo de referência de um critério temporal para a contagem do início do prazo de atendimento que não é viável. Como é possível que o gestor autorize viagens a qualquer momento, sem necessariamente ser logo antes da realização dela, a contagem do prazo para atendimento a partir dessa autorização é descabido. Um gestor pode autorizar uma viagem que acontecerá dali a dois dias, e liberar os créditos referentes a essa viagem. Nos parece ilógico que o prazo para atendimento comece a contar a partir dessa liberação.  O ideal é que o critério temporal de início da contagem do prazo seja a partir da atribuição de um motorista à solicitação. Que é quando efetivamente os aplicativos de intermediação e agenciamento de viagens podem informar o tempo esperado para chegada do veículo no local de partida.  Em suma, é importante que toda esta mudança de paradigma que é a troca de um sistema de transporte à disposição (carros próprios ou locados) para um sistema de transporte por demanda (solicitação via aplicativos - uso e pagamento somente pelo tempo de transporte em si), gere também uma mudança de comportamento do próprio usuário (servidor público) em não mais obrigar o motorista a esperar para que o atendimento se inicie.  **5. Solicitação pendente de confirmação**  **a. Termo de Referência: item 5.6. a,**  Também não há paralelo no mercado a obrigação de que a solicitação fique pendente até a confirmação ou avaliação da corrida, nem que isso seja impeditivo para realizar novas solicitações.  Para esse tema vale frisar mais uma vez que haveria uma perda considerável na experiência do usuário e na eficiência do uso desse tipo de serviço. Existem dois momentos adequados para a realização desse controle das corridas. *A priori* com o uso restrito apenas àqueles usuários cadastrados na plataforma, que podem estar ou não com créditos de viagens habilitados, além das restrições de uso por horário e dias da semana, a ser definido pelo gestor. Ou *a posteriori* com a adequação de corridas contestadas pelos diversos canais de atendimento disponibilizados.  Essas duas alternativas de controle já são o bastante para garantir o bom uso e o controle sobre o sistema de agenciamento e intermediação de corridas, não sendo necessária a inclusão de funcionalidade específica que criaria entraves ao uso do aplicativo pelos servidores, prejudicando a experiência do usuário.  **6. Envio de e-mails**  **a. Termo de Referência: item 5.10.**  É de se compreender que a Administração Pública queira receber os e-mails discriminados no item 5.10. Mas alguns pontos que tornam essa disposição desnecessária precisar ser trazidas à tona. **Em primeiro lugar**, ao final de cada viagem os usuários e gestores recebem automaticamente um e-mail com o recibo, contendo todos os dados necessários para identificação daquela viagem, e nesse recibo constam os dados de contato caso haja a necessidade de contestar algum aspecto da viagem.  **Em segundo lugar**, a qualquer momento se pode ter acesso à plataforma web, que contém informações como o cadastro de cada um dos usuários, todas as corridas realizadas em tempo real, motivo da solicitação e etc.  Esses dois aspectos tornam desnecessárias cláusulas como a dos itens “b”, “e” e “f”. Cada um dos usuários só terá o poder de alterar a própria senha, e as demais informações de cadastro podem ser consultadas por eles a todo momento direto na plataforma web. Também julgamos desnecessário o envio e-mail de corridas canceladas pelo motorista, haja visto que a notificação direto no celular é instantânea quando há algum cancelamento.  Além disso, o envio excessivo de e-mails pode fazer com que os provedores de e-mail comecem a identificar os envios automáticos como mensagens de *spam*, movendo-as automaticamente para as caixas de quarentena, prejudicando a comunicação de informações relevantes para o uso do serviço.  **7. Avaliação do Atendimento**  **a. Termo de Referência: item 5.10. g,**  **b. Anexo B: item 1.4. d, f, 1.5. a.**  Com a devida vênia, acreditamos as cláusulas mencionadas contém requisitos que não são atendidos por nenhum dos aplicativos. A cláusula que trata do horário da avaliação do atendimento teria poucos efeitos práticos para o serviço, assim como a de valor estimado da corrida, além de não seguirem o padrão de mercado.  Não há a possibilidade de cadastro de códigos do motivo da solicitação, mas pode haver um alinhamento interno no órgão para que utilizem códigos pré-acordados no campo aberto de justificativa/motivo da solicitação.  **8. Formato do relatório**  **a. Anexo B: item 1.6.**  Quanto ao formato dos relatórios gerados automaticamente, acreditamos que um documento em “.csv” já seria o bastante para uma análise de qualidade, além de ser facilmente adaptado para outros formatos. Vale mencionar que o formato em “csv.” é o padrão de mercado para sistemas.  **VII. Tipo de veículo requisitado no Termo de Referência em desacordo com a regulamentação**  **municipal.**  O Termo de Referência ainda apresenta exigência que pode, porventura, superar previsões legais, como vemos na cláusula abaixo:  *“5.11. a (tanto os táxis quanto os serviços de transporte individual privado)*  *a. idade máxima de 5 (cinco) anos, para VEÍCULOS a gasolina, álcool ou outro combustível fóssil, ou máxima de 8 (oito) anos, para VEÍCULOS elétricos, híbridos ou outro combustível renovável não fóssil ou VEÍCULO ADAPTADO, contados da emissão do primeiro CRLV;”*  Com relação a item acima, vale lembrar que o artigo 22 da Constituição estabelece que compete privativamente à União legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes. E assim o fez através da lei federal 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta lei regulamenta o inciso IX do referido artigo da CF/88 e estabeleceu balizas, tanto para os Estados quanto para os Municípios, sobre a disciplina dos transportes.  Quanto ao Município, esta determinou que:  *“Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas”.*  **As Prefeituras (ou o Distrito Federal) possuem a competência de especificar as exigências dos veículos,** não podendo o Edital exigir a declaração de que o serviço só poderá ser prestado em veículos com as características exigidas nos itens acima. **A uma** porque essa exigência é ilegal. **Em segundo lugar** porque em se tratando de prestação do serviço de intermediação e agenciamento de serviço por aplicativo o qual também pode ser executado por táxis, os eventuais licitantes possuem em sua base um número significativo de táxis cadastrados das mais diversas idades, desde que estejam todas elas dentro dos limites legais.  Portanto há necessidade de revisão desta exigência contida no Termo de Referência, devendo a mesma se ater única e exclusivamente à obrigação legal, local e vigente - ou seja, à previsão legal municipal (ou distrital) aplicável, sob pena de ser considerada ilegal, ou mesmo se tornar datada.  **VIII. Não há ingerência da APF quanto aos motoristas.**  O termo de referência, como vemos na cláusula a seguir, ignora o fato de que os motoristas são trabalhadores autônomos. Ou seja, não trabalham para a APF ou qualquer outro órgão, e nem para os aplicativos, mas sim para todo o ecossistema de mobilidade urbana, servindo empresas, poder público e cidadãos.  *“12.6. Instruir seus empregados, cooperados ou credenciados quanto à necessidade de acatar as normas internas da APF”.*  Dessa forma, não há que se falar em obrigatoriedade dos motoristas em acatar com as normas internas da APF. Toda e qualquer norma deve estar contida no Edital, fazendo parte do Contrato a ser assinado entre a Administração Pública e a empresa intermediadora e agenciadora dos serviços, a qual intermediará a prestação do mesmo por meio dos milhares de motoristas cadastrados em sua base.  **IX. Responsabilidade da empresa de intermediação ou agenciamento.**  Outro ponto controverso no Termo de Referência é a falta de previsão correta da extensão da responsabilidade da empresa prestadora dos serviços de intermediação e agenciamento de serviços de transporte.  *“12.21. Responsabilizar-se, inclusive civil e criminalmente, por eventuais danos causados à CONTRATANTE, aos seus servidores e empregados ou a terceiros, independentemente de culpa ou dolo, inclusive respondendo pelos danos causados pelos seus prepostos, empregados, cooperados e credenciados na execução do serviço”.*  Como não deveria se tratar de um serviço de transporte propriamente dito, a redação da cláusula atual resulta em insegurança jurídica, a não ser que se explicite que a responsabilidade incide apenas na prestação dos serviços de intermediação e agenciamento.  **X. Multa demasiadamente onerosa com base em critério subjetivo - da definição correta do serviço a ser licitado**  A previsão de multa no Anexo D do Termo de Referência também merece alteração. Na verdade, por mais que um comportamento cortês e prestativo, e um veículo em boas condições de conforto e higiene seja o esperado do motorista, não cabe punição ao vencedor do certame quando a avaliação for péssima, ruim ou média.  Os próprios aplicativos possuem meios de coibir esse tipo de nível de serviço, como por exemplo cancelando o cadastro de algum motorista por conta de avaliações negativas. Além disso, é necessário abrir espaço para o contraditório (motoristas), já que a avaliação do atendimento é algo bastante subjetivo.  “Anexo d. 5 Avaliação do atendimento”    Propõe-se com esta contribuição que sejam conhecidos os principais aspectos para que, a Administração Pública, através deste certame, esteja apta a aprimorar o documento do certame licitatório, garantido na contratação o princípio da eficiência e da economicidade, que permeiam toda e qualquer contratação pública.  **XI. Conclusão**  Em suma, gostaríamos de finalizar traçando um mapa das experiências governamentais de substituição de frotas próprias e alugadas em todo o Brasil. Percebemos claramente a existência de dois modelos bastante díspares.  **O primeiro deles é o modelo experimentado pelas Prefeitura Municipal de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo**. Em ambos, desconsideradas sutis diferenças, houve significativa similaridade com relação à definição correta do objeto (intermediação e agenciamento).  É certo que o modelo de remuneração da empresa contratada (R$/KM) ainda é discutível, porém em ambos os dois casos houve a junção de modais diferentes (táxis e carros particulares) em um só edital. Por outro lado, percebe-se que em editais que licitaram apenas a modalidade táxis, os órgãos governamentais já vêm fazendo a correta modelagem de remuneração - qual seja a TAXA DE AGENCIAMENTO. Podemos citar, por exemplo, o Edital da Prefeitura Municipal de Porto Alegre - Edital nº 52/2017 - e o Edital da Fundação Padre Anchieta (TV Cultura) – Edital nº 24/2017, este último órgão do Governo Estadual Paulista.  Entretanto, o mais importante nestes casos mencionados acima, foi o correto Termo de Referência relacionado às funcionalidades do aplicativo mobile e da plataforma web. Em todos estes casos, o órgão governamental redigiu Termo de Referência levando em consideração os desenhos funcionais, tecnológico e dos produtos oferecidos hoje no mercado. Ou seja, quais funcionalidades e tecnologias estão presentes, minimamente, em todos os aplicativos hoje disponíveis.  **Assim, foi possível não só a ampla participação, como também o sucesso de tais contratações, a economia financeira e orçamentária desejada - já que a operacionalização é um sucesso, bem como o atendimento de todas as necessidades governamentais de gestão e controle, com o que já existe hoje disponível no mercado.**  **Por outro lado, temos nos deparado com um segundo modelo, comumente encontrado nos editais da União Federal**. Neste modelo, em que pese toda a justificativa de melhor gestão, controle, eficiência e menor gasto público, as empresas vêm encontrando limitações à sua possibilidade de participação, não apenas pela incorreta definição do objeto, modelo de precificação e remuneração, mas principalmente, pelo excesso de funcionalidades do aplicativo mobile e da plataforma web, que hoje não existem em nenhum competidor do mercado.  Em outras palavras, com o nobre e justificado intuito de garantir a gestão e controle do serviço, a Administração Pública Federal na prática vem exigindo o desenvolvimento de um aplicativo específico para este contrato, o que é não somente inviável econômico e financeiramente, como também injustificável haja vista que as funcionalidades do aplicativo mobile e da plataforma web existentes hoje no mercado, atendem essas exigências, ainda que sob outro formato.  Exemplo desde maneira, incorreta a nosso ver, de proceder é o alto número de licitações desertas, fracassadas, impugnadas ou mesmo com dificuldades na implementação do serviço. Não exaustivamente citamos alguns órgãos cujas tentativas de licitações estão prejudicadas: Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS); Tribunal de Contas da União (TCU); Advocacia Geral da União (AGU); Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS); Empresa Brasileira de Comunicação (EBC); Tribunal Regional Eleitoral do Ceará (TRE-CE); Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Instituto Nacional de Seguridade Social - Gerência São Paulo (INSS); Tribunal Regional Eleitoral do Paraná (TRE-PR).  Não tendo outros a acrescentar, antecipamos votos de agradecimentos e préstimos e permanecemos a disposição para quaisquer assuntos que se façam necessários.  São Paulo, 16 de Março de 2018  **99 TECNOLOGIA LTDA.**  **Avenida dos Bandeirantes, nº 460, Brooklin, CEP 04553-900, São Paulo/SP** |

|  |
| --- |
| **Cabify** |
| Conforme solicitação na audiência pública segue itens que necessitam de atenção:  \* No item 1. OBJETO - 1.1. "Contratação de serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF direta, autárquica e fundacional, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF e entorno, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF, conforme condições e quantidades especificadas neste Termo de Referência" - No objeto onde se lê: '"serviço de transporte "elimina a participação de muitas empresas/ aplicativos, os aplicativos não são empresas de transportes e sim de intermediação e agenciamento, essa denominação do objeto precisa ser modificada. Solicitamos que seja verificada o objeto e a mesma modificada para a participação de todos. As licitações da prefeitura e governo de SP tinham como objeto: "PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE INTERMEDIAÇÃO E AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, VIA APLICATIVO PARA SMARTPHONE E PLATAFORMA WEB " e neste caso entraram aplicativos e cooperativas, ou seja todos podem participar. Solicitamos que reavaliem este item.  \* No Termo de Referência **Item 13. SUBCONTRATAÇÃO**"13.1. Não será admitida a subcontratação do objeto licitatório pela CONTRATADA." Tendo vem vista que o Ministério do Planejamento preza pelo princípio da Competitividade da Lei 8.666 e que tem o interesse de contratar a melhor prestação de serviço possível e pelo menor valor de mercado, trazendo assim, economia para a Administração Pública, solicitamos que seja permitida a subcontratação de pessoa jurídica para a prestação dos serviços deste Pregão, pleito este que se faz necessário devido ao fato de grande parte dos possíveis fornecedores não atenderem todas especificidades técnicas solicitadas no edital.  Sendo assim, respeitosamente, pedimos que avalie com parcimônia a possibilidade da inclusão da subcontratação.  \* No Termo de Referência item1.2. "A licitante contratada deve disponibilizar solução tecnológica para a operação e a gestão do serviço em tempo real, por meio de aplicação web e aplicativo mobile, e **Central de Atendimento**para registro de solicitações de serviço e orientação aos usuários, conforme requisitos e funcionalidades especificadas neste TR". As empresas que fazem intermediação via aplicativo não possuem central de atendimento para atender a demanda. Queremos muito participar da licitação e atender a demanda do ministério porém estamos há menos de um mês da publicação do edital e não teríamos tempo hábil para atender esta demanda, ficando de fora da participação do certame. Isso atrapalharia a competitividade pois todos aplicativos não poderiam participar da licitação e o ministério não conseguiria um preço baixo no certame. Solicito que este item seja verificado novamente e que o mesmo seja modificado para : "... **Central de Atendimento**, para registro de solicitações de serviço conforme requisitos e funcionalidades especificadas neste TR".  \* No Termo de Referência**item m. "**acesso à base e log de dados e trilhas de auditoria da solução tecnológica pela CONTRATANTE, a qualquer tempo e sem necessidade de autorização prévia;**n.** fornecimento de backup da base e log de dados e trilhas de auditoria para a CONTRATANTE, acompanhada de modelagem e dicionário de dados, na periodicidade que for solicitado"; A solicitação de log, backup de base e trilhas de auditoria no geral não são disponibilizadas por questões de segurança por todos fornecedores deste tipo de serviço, com isso acaba restringindo a participação das empresas, ferindo-se a violação ao caráter competitivo do certame.Solicitamos que seja modificado.  \* No Termo de Referência **Item 2.1 vv. "VEÍCULO ADAPTADO** - VEÍCULO especial que atenda as exigências individuais ou coletivas de deslocamento de USUÁRIOS com deficiência física, com necessidades especiais ou restrições de mobilidade;" Pelo fato de não existir obrigação legal de serviço de carro adaptado na  lei mobilidade e o marco regulatório da pessoa com deficiência é para o transporte público coletivo, os aplicativos não possuem veículos adaptados suficientes para atender no prazo solicitado no termo de referência. Deste modo, os aplicativos estariam fora da licitação, e não possuímos tempo hábil para inserir mais carros na frota. Por ser uma demanda nova e um serviço novo estamos evoluindo conforme a demanda. Para que todos possam participar solicitamos que sejam divididos em lotes o item de carros adaptados.  Fico a disposição. |

|  |
| --- |
| **COOPERTRAN** |
| Prezados senhores,    Com a intenção de continuar colaborando com o processo, seguem algumas considerações conforme tratativas realizadas na consulta pública.    A disposição  EXCELENTÍSSIMA SENHORA DIRETORA DA CENTRAL DE COMPRAS DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO  COOPERATIVA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO – COOPERTRAN LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 00.691.905/0001-55, com sede na Rua Topázio, 123, Jardim Vila Andreza, Congonhas – MG, CEP 36.415-000, vem à presença de Vossa Senhoria, apresentar, especificamente, as considerações legais sobre a primeira minuta de termo de referência do futuro pregão do TáxiGov 2.   1. De início, externa-se a posição de que o objeto está correto em “transporte”, sendo aplicativo apenas meio de “gestão”, até porque, pelo princípio da legalidade, do artigo 37 da Constituição Federal, não poderia uma empresa de tecnologia receber valores de órgãos públicos, com nota fiscal de tecnologia, ocultando a parte de transporte, até porque é impositiva retenção na fonte sobre todo o valor de cada pagamento mensal (não há discricionariedade para se deixar de fazer a retenção na fonte para todos os pagamentos).   Ademais, em se tratando de prestação de serviços em que nos dois lados (contratado e tomador do serviço), são pessoas jurídicas, envolvendo os motoristas autônomos no meio do cenário, transportando pessoas, há ainda a carga não apenas tributária, como previdenciária daqueles motoristas.  É importante fazer uma consulta à Receita Federal para documentar isso nos autos, posto que é essencial para todos os licitantes, em respeito ao princípio do julgamento objetivo, previsto nos artigos 3º e 40, inciso, VII, da Lei nº 8.666/93, que todos tenham ciência pública dos custos que serão exigidos, especialmente, que as retenções, no contrato, envolverão todos os valores, porque não há na legislação exceção para não se reter valores em contrato administrativo.  De outro lado, sobre atestação técnica, locadoras e cooperativas podem apresentar atestados com prova de que transportaram centenas e centenas de servidores, não se podendo direcionar a atestação para quem tiver aplicativo, porque, atestação é matéria de habilitação, do artigo 30, § 3º, da Lei nº 8.666/93, enquanto a proposta, sim, pode conter as funcionalidades essenciais que o Ministério exigirá do aplicativo a ser ofertado (assunto de aplicativo é de aceitabilidade de proposta, no rito específico do artigo 4º, inciso XI, da Lei nº 10.520/2002 e regulamentos).  Como esse será o primeiro pregão desse tipo (transporte remunerado por demanda e gestão mediante aplicativo), é necessário atentar para que não aconteçam restrições que violem o artigo 3º da Lei nº 8.666/93, porque atender pleito exclusivo das empresas de aplicativo de que se direcione oi pregão apenas para quem tem aplicativo será o mesmo que impedir que quem tem veículos e motoristas (não agencia), fique excluído da licitação. E necessário dar amplitude na disputa.   1. Sob outro ângulo, é necessário atentar que seria inconstitucional licitar monopólio, sob pena de violação do artigo 37, inciso XXI, e artigo 170 da Constituição Federal, como, por outro lado, as questões legais pelo parcelamento é expresso como um padrão.   Observe-se que no Acórdão nº 3.009/2015-Plenário, o TCU já deixou claro que mesmo que haja uma só empresa que atende todo um mercado isso não justifica licitar para um só contratado, sob pena de violação ao artigo 23, § 1º, da Lei nº 8.666/93 (As obras, serviços e compras efetuadas pela Administração serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala.”), matéria, aliás, já objeto da Súmula 247 do próprio TCU: “É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade”.  Assim, é necessário separar a licitação por lotes.  No caso, pede-se que seja analisada a demanda e segmentadas as contratações por lotes, pois se trata de algo que do ponto de vista econômico e técnico é viável (basta apenas dimensionar a demanda de forma ideal e padronizar os dados que o ministério quer em seus relatórios para gestão e fiscalização).  Assim se preserva mercado e competitividade, que é princípio específico de pregão, conforme o artigo 4º do anexo I do Decreto nº 3.555/2000, de modo que locadoras, cooperativas e empresas de aplicativos que possuem pequeno ou médio porte possam atender itens que são adequados para sua estrutura, não sendo razoável que haja apenas um só gigantesco mercado, até porque ter competidores diferentes explorando os serviços mantém algo básico que é a avaliação de valores de mercado, pesquisa de mercado e características de mercado, base, inclusive, para futuras licitações.   1. Atenção aos itens 5.6 letras e/f, que tratam o cancelamento do atendimento, quando dado causa pelo usuário, analisar possibilidade de pagamento proporcional, apenas para arcar com despesas de deslocamento; 2. Maiores informações dos órgãos interessados, no que diz respeito a utilização dos transportes para uma melhor elaboração da proposta. Não informar apenas média de utilização, e sim todo o histórico, como horário de pico, número de atendimentos por horas, quantidades de atendimentos e seus respectivos tempos e kms; 3. Comprovação de capacidade técnica por viagens, ou atendimentos realizados, deixando a comprovação de atendimento, por parte do aplicativo para o momento da realização do PoC, tendo em vista se tratar de uma novidade para muitos interessados a utilização de aplicativo; 4. Sugestão por parte da central de compras, principalmente se o objeto for divido em lotes, um mesmo desenvolvedor do aplicativo para que todos licitantes possam trabalhar com o mesmo sistema facilitando a gestão do contrato para o licitante; 5. Possibilidade de aumento no prazo para implantação dos serviços, capacitação dos gestores e central de atendimento; 6. Pedimos para que seja dada maior ênfase nos planos a serem implantados, principalmente no de capacitação dos gestores, se possível informando uma previsão dos custos, para que todos os fornecedores estimem em suas propostas. |

|  |
| --- |
| **Shalom** |
| Shalom Táxi vem por meio deste encaminhar apontamentos e esclarecimentos em razão dos temas abordados na audiência pública número 02/2018.    O documento segue em anexo.    Att;  **Termo de Referência**  **Item 5.6**  **Letra A**  Para fins de esclarecimento operacional, devemos considerar que caso Gestor ou Usuário possua corridas não finalizadas, não confirmadas via senha, não contestadas (ou seja, ainda não atestadas pelo Gestor) ou não avaliadas, o Gestor ou Usuário não poderão solicitar novo carro? Sugerimos que este item seja alterado, pois poderá gerar gargalo nas solicitações de corrida, já que a quantidade de vedações a solicitação é grande, a exemplo, caso o usuário desloque-se para uma reunião e na hora de retornar sua corrida ainda não tenha sido atestada, o sistema não poderá disponibilizar um novo veículo.  **Item 5.6**  **Letra C**  Na execução do contrato atual, verificamos que apesar da grande quantidade de corridas atendidas no grande centro (Esplanada, Asa Sul e Norte) em tempo hábil (anterior aos 15 minutos estipulados), verifica-se que o mesmo não ocorre nas satélites e no entorno, fato este devido à baixa disponibilidade de veículos nestas regiões. Considerando que o serviço é de intermediação no transporte e que em determinadas regiões não se tem capilaridade de veículos agenciados, solicitamos que fora do grande centro (cidades satélites) o tempo de atendimento seja estendido para até 60 minutos e no entorno e RIDE o tempo de atendimento seja estendido para pelo menos 6 horas. Este pedido visa trazer equilibro econômico na prestação do serviço, pois as corridas atendidas em atraso são financeiramente penalizadas, contudo a possível contratada não pode garantir rápido atendimento em regiões onde não exista demanda razoável de transporte, visto que os transportadores não ficarão disponíveis em regiões de baixa demanda pois assim não terão ganhos razoáveis dada ao tempo sem atender passageiros.  **Item 5.8**  Não observou-se no detalhamento da prestação de serviços a obrigação imposta pela lei distrital número 5.691/2016, artigo 11, cito: "VII - emitir e enviar ao passageiro a Nota Fiscal de Consumidor Eletrônica - NFC-e, ao final da viagem;"  Solicitamos a inclusão desta obrigação legal imposta pela lei acima apontada.  **Item 5.10**  **Letra G**  Solicitamos maior esclarecimento quanto o atendimento desta obrigação de calcular automaticamente, quem afere? Como se dará? Quais requisitos técnicos? A Lei Federal número 9933/99, estabelece no Art. 1º que: "Todos os bens comercializados no Brasil, insumos, produtos finais e serviços, sujeitos a regulamentação técnica, devem estar em conformidade com os regulamentos técnicos pertinentes em vigor." A referida lei dispõe sobre a competência do INMETRO, que conforme disposto acima. Sabidamente em nosso cotidiano, o INMETRO atua em balanças, tacógrafos, taxímetros, pesos e medidas e geral, prevenindo possíveis fraudes nos mais diversos segmentos comerciais. Ao analisar este requisito editalício observa-se claro descumprimento a legislação aplicada ao INMETRO, bem como a total falta de cautela pelo ente público quanto a veracidade da informação requerida por este item, principalmente considerando que este é o principal item de faturamento financeiro do contrato. Observa-se inclusive que o cálculo se "automático" pelo software disponibilizado pelo contratado, e não existe NENHUMA previsão de avaliação ou aferição desta informação. Este item deve ser alterado para cumprir leis e portarias inerentes ao INMETRO, para garantir assim que os valores faturados estarão de acordo com a distância realmente percorrida. Ainda dentro do mesmo item, verifica-se a inexistência da possibilidade de cobrança do tempo transcorrido no deslocamento. A ausência desta previsão fere o direito da contratada em ser devidamente remunerada pelos serviços prestados. Hoje o mercado de transportes individuais, tanto de Táxi quanto o STIP possuem em suas cobranças o tempo utilizado para o deslocamento, apenas como exemplo ao tema, uma corrida com distância de 2 quilômetros entre a origem e destino, que passe por trânsito intenso (fato comum na atual conjuntura do transito de nossa cidade) será remunerada apenas pela distância, contudo o tempo utilizado neste percurso não será remunerado, trazendo total desiquilíbrio na remuneração da contratada, diante do exposto solicitamos também que se inclua parâmetros de pagamento por tempo utilizado no deslocamento.  **Item 7 – POC**  Nem o TR nem o anexo inerente a POC demonstram qual o tempo a ser utilizado na aferição dos requisitos exigidos, isso se faze necessário em vista a POC conter exigências como os listados nos "Requisitos de Disponibilidade". Diante dos fatos solicitamos maior detalhamento quanto ao tempo de testes para os itens contidos nos Requisitos de Disponibilidade.  **Item 8.2**  A exigência de Central de Atendimento 0800 ou similar, caracteriza um tipo de serviço de alto custo para a contratada, principalmente no que tange as características do serviço 0800, que não tem custo para quem efetiva a ligação, e que a paga é o receptor. Ainda deve-se considerar que o serviço de 0800 tem diferença de custo dependente da origem (se de fixo ou móvel). Tais ligações tem grande impacto no custo da operação. Considerando estes apontamentos entendemos que a Contratante deverá arcar com esse valor de serviço, ou então alterar a exigência para um número comum, onde o originador da chamada arque com o custo dela.  **Item 9.5.1**  O objeto da licitação é a intermediação de transportes. Na prática a Contratada irá prover antecipadamente recursos financeiros para os agenciados que realizarão o transporte. Um prazo tão delongado para emissão de nota fiscal e pagamento (5 dias úteis para a emissão e até 15 dias úteis para o pagamento), totalizando 20 dias úteis tem impacto direto no custo financeiro da contratada, que na prática disponibilizará até 60 dias de operação sem ser remunerada. Diante do exposto solicitamos que este prazo seja reduzido, podendo a nota fiscal ser emitida a partir do primeiro dia útil e que o pagamento ocorra em até 5 dias úteis após a entrega da nota fiscal.  **Item 10 – Todo**  Todo o item 10 do TR descrimina e determina uma série de atividades de implantação, capacitação, criação de conteúdo digital tais como vídeos, tutoriais, cartilhas, folders, banners, itens estes que tem elevado custo para serem desenvolvidos e disponibilizados. Observa-se que no TR assim como a disponibilização da Centra de Atendimento 0800, diversas obrigações estão sendo impostas a futura contratada sem que haja a correta remuneração por tais serviços. Deve-se considerar também que os prazos impostos neste cronograma são inexequíveis em razão da quantidade de exigências impostas no cronograma, sugerimos que para este item o Contratante possibilite aos participantes da Consulta Pública que possam sugerir prazos adequados para a entrega de todas estas obrigações, e que elas sejam devidamente precificadas e remuneradas.  **Item 12.22**  Solicitamos que seja revisto os prazos estipulados, inicialmente 72 horas de antecedência para avisar da promoção de atualizações ou manutenções é muito extenso considerando que sistemas sofrem manutenções constantemente e nem sempre sem pode avisar com tamanha antecedência. Ainda apenas 2 horas para manutenções mensais sem penalidades também é um prazo pequeno e inexequível, deve-se considerar a complexidade dos sistemas envolvidos, bancos de dados, servidores de aplicações e demais. Solicitamos que não haja esta previsão.  **Item 12.23**  Manter um sistema ativo por até 5 anos para que se tenha acesso a relatórios é uma exigência descabida, o órgão não está considerando o alto custo para manter este acesso. Visto que o órgão terá backups constantes da base de dados, pugnamos pela retirada desta exigência.  **Item 12.24**  Este item obriga que a contrata mantenha central de atendimento para registro de solicitações e orientação aos usuários na solução de problemas e dificuldades, de maneira interrupta e durante 24 horas por dia e 7 dias por semana. Ora, qual o sentido de tamanha exigência, visto que 99% das solicitações ocorrem em dias úteis e horário comercial? Diante do exposto solicitamos que esta exigência seja alterada para que a central de atendimento posso registrar solicitações 24 horas por dia, 7 dias por semana, contudo o atendimento na orientação de usuários na solução de problemas e dificuldades ocorra apenas em dias úteis e horário comercial.  **ANEXO D**  **Item 1.**  Conforme já citado na análise do TR, o tempo de atendimento aqui esperado é desproporcional a realidade de demanda x disponibilidade de veículos. Deve-se considerar que o referido edital prevê atendimento em TODO DF e ENTORNO (RIDE), ocorre que é sabida a disponibilidade de veículos para rápido atendimento no grande centro (Plano-Piloto), contudo em cidades satélites e no entorno, devido a baixa demanda de transporte individual nessas regiões é impossível disponibilizar veículos em prazo tão curto. A exemplo o referido contrato prevê atendimento até na cidade de Unaí-MG, contudo com baixíssima demanda, como a Contratada manterá veículos disponíveis para atendimento imediato em regiões assim? Diante do exposto faz-se necessário termos tempos de atendimentos diferentes para cada região, sendo a sugestão de: 1. Plano-Piloto; 2. Cidades Satélites e Adjacentes; 3. Entorno e Ride do DF.  **Item 2.**  Observa-se total falta de razoabilidade na exigência imposta no item 2, onde qualquer minuto de indisponibilidade já ensejará em multa a contratada. Sabe-se das diversidades no uso e manutenção de tecnologias e o quanto sistemas passam por manutenções e sofrem inclusive com fatores adversos como indisponibilidades de redes, backbones e outras. O referido item prevê 100% de disponibilidade do sistema para que não haja aplicação de penalidade financeira, disponibilidade essa IMPOSSÍVEL a qualquer sistema informatizado. Solicitamos que este item seja alterado, contemplando tempo razoável de disponibilidade, dentro dos parâmetros hoje utilizados no mercado. Pedimos ainda que haja clara distinção quanto a indisponibilidade do sistema em dias não úteis, horários entre 00h00 e 06h00 e finais de semana, para que a Contratada tenha a liberdade necessária para a correta manutenção do sistema sem que haja excesso do poder fiscalizatório do Contratante. A exemplo, considerando este item como está escrito, uma simples parada por 30 minutos em uma madrugada qualquer, ensejaria em R$ 12.000,00 (doze mil reais) de glosa a contratante por indisponibilidade do site e mais R$ 12.000,00 (doze mil reais) por indisponibilidade do aplicativo, perfazendo um total de R$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais) de glosa por indisponibilidade.  **Item 3.**  Aplica-se os mesmos comentários realizados ao item número 2.  **Item 4.**  O item 4 traz em sua penalidade absurdo desequilíbrio na prestação do serviço, visto abusar do poder de punição, como pode a contratada ser punida por cancelamento da solicitação do usuário após um possível atraso na disponibilidade do transporte? De imediato se faz necessário eximir a contratada de tamanho absurdo, inclusive pelo fato do usuário cancelar a corrida até mesmo por ter desistido do transporte, em segundo a proporção desta multa torno inviável a prestação do serviço pelo valor financeiro da multa. A exemplo, o contrato atual tem faturamento médio mensal de R$ 400.000,00, a penalidade aqui prevista trará uma multa de R$ 400,00 por corrida cancelada nestes termos, se inserirmos este cenário nas mais de 1.000 corridas previstas por dia para este contrato, veremos que esta multa é exagerada e desestabiliza o equilibro econômico financeiro do contrato. Solicitamos que este item seja retirado do edital, pois o atraso no atendimento já tem sua penalidade prevista, conforme item número 1 deste anexo D. Solicitamos a retirada deste item.  **Item 5.**  A avaliação do atendimento se mostra subjetiva, considerando que o usuário pode equivocar-se no entendimento ao que deve ser avaliado, entendemos ser necessária a avaliação para a manutenção da qualidade do atendimento, contudo solicitamos que esta penalidade seja aplicada apenas aos atendimentos qualificados como péssimo ou ruim, não sendo penalizados atendimentos como excelente, bom ou médio. Ainda neste tema, solicitamos que haja a previsão de segunda confirmação da avaliação pelo usuário, que deverá justificar o motivo de estar dando a nota de avaliação (para os casos de avaliação quem ensejam em penalidade) e através desta justificativa poderá ser justamente analisado se o motivo da penalidade atende ao disposto neste item. |

|  |
| --- |
| **Coobrás** |
| Prezados Senhores,  Em conformidade ao informado em audiência pública acerca minuta do Termo de Referência relativo ao registro de preços, para contratação de serviço de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal - APF direta, autárquica e fundacional, por demanda, no âmbito do Distrito Federal - DF e entorno, mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento de serviço de táxi ou de Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal - STIP/DF. Venho por meio deste na qualidade de presidente da Cooperativa dos Condutores Autônomos de Brasília – LTDA, inscrita no CNPJ nº 00.521.294/0001-05 Sugerir que a referida licitação seja feita em lotes (de modo que o arrematante de lote não possa concorrer a outro) afim de evitar a concentração deste importante serviço em uma única empresa, bem como em atendimento ao princípio democrático da prestação do serviço e ainda em atenção a recomendação do Ilmº. Ministro Benjamin Zinller, sendo esta a nossa sugestão, agradecemos a oportunidade.  Att |