



**FAST**  
Rent a Car

**ILUSTRÍSSIMA PREGOEIRA DA CENTRAL DE COMPRAS  
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO**

**Referência: PREGÃO ELETRÔNICO - SRP Nº 4/2018**

**FAST AUTOMOTIVE E TURISMO LTDA**, inscrita no CNPJ sob o nº 04.201.934/0001-42, com sede no SHN Quadra 1, Bloco B, 01, Loja Térreo, Conj. A, Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70.701-020, vem a Vossa Senhoria, respeitosa e tempestivamente, nos termos do artigo 18 do Decreto nº 5.450/2005 e 24.1 do edital em referência, formular **IMPUGNAÇÃO** ao mesmo instrumento convocatório, pelos fatos e fundamentos a seguir elencados.

**I – DAS RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO**

Com a devida vênia, não obstante o item 1.1 do edital mencione que o objeto é registro de preços para eventual contratação de transporte terrestre de servidores, cláusulas pelo correr do texto demonstram incompatibilidades que precisam ser sanadas.

Nota-se ênfase sempre nos termos serviços de táxi e Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP, começando pelo item 1.1.2.

Isso se destaca ainda mais quando na parta de qualificação técnica, itens 10.6.1 1 e 10.6.1.1, item duplicado, consta a seguinte exigência para os atestados:

*“10.6.1.1. Considera-se compatível com o objeto deste certame a apresentação de atestado/certificado ou declaração emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, em nome do licitante, comprovando a execução satisfatória de serviços de transporte terrestre de passageiros, em quantitativo não inferior a 2.000 (viagens) mensais;*

*10.6.1.1. Do total acima, pelo menos 500 (quinhentas) viagens mensais deverão ser realizados por meio de solução tecnológica que possibilite a operação e gestão das solicitações das corridas, bem como aplicação web e aplicativo mobile para solicitação de serviços pelos usuários.”.*



Com essas características e quantitativos o universo de potenciais competidores está delimitado à atual prestadora dos serviços do Ministério, que possui esses quantitativos e plataforma, além de algumas similares à mesma, de Brasília, bem como às grandes empresas de aplicativos, todas sem necessidade de citar nomes.

Uma clara restrição, violando o artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal, c/c o artigo 3º, § 1º, inciso I, da Lei nº 8.666/93, já que locadoras com expertise em transporte com muitos automóveis na frota, gestão e atendimento para área pública e/ou privada, não conseguirão esse tipo de atestação, ainda que tenham ou contratem a plataforma para executar o serviço.

Não seria necessário, além de realização de transporte, com atestação de qualificação técnica, nos termos do artigo 30, inciso II, da Lei nº 8.666/93, em especial para edital com Prova de Conceito – PoC, da solução de tecnologia a ser utilizada. Porque essa já é o meio de aferição da plataforma a ser utilizada para a execução, como está bem nítido no item 25 e seu detalhamento no Termo de Referência, incluindo os Anexos A, B e C.

O que se pretende seja observado é que a parte de atestar capacidade técnica pode ser demonstrada com transporte de x (quantidade) de corridas ou atendimentos do serviço de transporte, o que dimensiona o tamanho do serviço, entrando isso em matéria de qualificação técnica. E quanto à plataforma a ser utilizada, a mesma é parte de outro conjunto de normas, que é de aceitabilidade de proposta por pregoeiro, matéria tratada sob outras regras legais, com outra natureza jurídica, recaindo, de logo, no artigo 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93, dos critérios objetivos, no caso, dos requisitos e daquelas funcionalidades da solução de tecnologia que será ofertada, que, aliás, pode ser até de terceiros, de empresas de tecnologia.

Essa situação leva à reflexão de que está em discussão a verificação do que se chama aderência na análise de propostas, para fins de aceitação de propostas, dentro do que se chama de “critérios de aceitação das proposta”, como bem previsto nos artigos 3º, inciso I, 4º, inciso X, da Lei nº 10.520/2002 e artigo 25, § 5º do Decreto nº 5.450/2005.

Não se pode jogar em cima da atestação de capacidade técnica uma mistura de peso com imposição de demonstração de serviço de tecnologia em edital de foco transporte, quando se sabe que esse mesmo edital tem uma exaustiva prova de conceito da solução que será aprovada ou não, conforme a aderência de três detalhados anexos de especificações técnicas.



Então se uma locadora de veículos, possui porte suficiente e atestado de capacidade técnica como prova de centenas e centenas de corridas realizadas, e apresenta uma plataforma de tecnologia que seja aderente ao edital, não é aceitável que haja essa restrição por sobreposição de exigências: algo de requisito de proposta (de solução de tecnologia que será aferida publicamente em seus requisitos) se misturando e causando restrição na habilitação de quem faz transporte há dezenas de anos no mercado.

Passando a outro aspecto, o edital é de licitação centralizada, para um só contratado para todo o objeto, o que é incompatível, de logo, com o artigo 23, inciso II, § 1º, da Lei nº 8.666/93, porque é técnica e economicamente viável separar os órgãos atendidos por lotes, não sendo aceitável a justificativa da centralização, item 3 e subitens do Termo de Referência, que se defenda que redução de custos é o ponto central, porque isso não foi previsto na Lei nº 8.666/93.

Centralização não pode ser o outro nome de monopolização, máxima vênia.

O próprio TCU, no conhecido acórdão do TaxiGov, citado dentro do edital, deixou claro que há algo mais: o risco de centralizar toda a contratação em uma só empresa.

Além disso, não há sentido em começar a centralizar por centralizar, com alegação de redução de custo e preservação de economia de escala e nem de gestão, porque esses elementos sempre estiveram na Lei nº 8.666/93 e nunca se teve o sentido de monopolizar mercados.

Tanto é assim que foi o TCU quem forçou à edição do Decreto nº 7.892/2013, limitando em 5 (cinco) vezes o quantitativos para os caronas, para evitar distorções no mercado concorrencial de segmento público, então não se justifica que agora se dissimule toda a massa dos órgãos federais no Distrito Federal para um só contrato.

O tema dessa centralização no mesmo objeto já foi debatido e aclarado pelo TCU.

Mas o edital insiste no mesmo problema.

Um último ponto a tratar é que o edital, simplesmente, não delinea os parâmetros de custos e formação de preços, planilhamento para comparação objetiva de propostas, que é exigência dos artigos 3º e 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93, porque não se pode aferir como se chega ao preço com diferentes realidades de competidores: cooperativas de apoio a taxistas, cooperativas verdadeiras de taxistas, empresas de STIP, locadoras.



Ainda mais em um serviço que vai até o entorno, entrando em Municípios do Estado de Goiás, onde tributações diferentes incidem e quando o edital se limita a trazer em seu item 21.11:

“Quando do pagamento, será efetuada a retenção tributária prevista na legislação aplicável”.

Isso será retenção tributária na fonte de quais impostos e será incidente sobre a parte do transporte ou sobre agenciamento ou intermediação? Porque isso faz muita diferença, entretanto, não se tem a informação do edital e, sem essa, é impossível montar proposta de preço e comparação objetiva e isonômica de propostas, dando margem a julgamento com fator subjetivo e não aferível, o que contraria o artigo 44, §1º da Lei nº 8.666/93, além de porta aberta para sonegação fiscal na execução do contrato, porque se houver pagamento de impostos apenas sobre aplicativo ou sobre agenciamento, quem pagará e/ou fiscalizará os tributos sobre a parte do transporte.

Pergunta-se, por oportuno: se uma cooperativa de apoio a taxistas ou de taxistas ou uma empresa de STIP vencer o certame, quais serão os tributos incidentes e quem os fiscalizará?

Sem isso claro não se pode prosseguir para abertura de disputa.

## II – DOS PEDIDOS

Ante o exposto, requer seja a impugnação acolhida para que seja o edital modificado em todos os aspectos tratados, para que a competição seja ampla, sem restrições, com clareza de parâmetros, objetivos e igualitários, e definição, inclusive, da parte tributária da execução do contrato, essencial para se montar preço agora.

E haja designação de nova data para a sessão de abertura, sob as novas regras.

Brasília, 26 de junho de 2018.

Fast Automotive e Turismo Ltda EPP  
Carlos Alberto Lacerda Virgulino  
Sócio-Administrador