

ILUSTRÍSSIMA SENHORA PREGOEIRA GILNARA PINTO FERREIRA, DA CENTRAL DE COMPRAS DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
E-mail central.licitacao@planejamento.gov.br

Referência: Edital do Pregão Eletrônico SRP nº 4/2018 - Impugnação

* Texto sem formatação, para publicação integral no Comprasnet

SINDICATO DAS EMPRESAS LOCADORAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DO DF, entidade de classe registrada no CNPJ sob o nº 07.835.482/0001-49, com sede no SCS Qd. 06 Bl. A nº 172 Edifício Jéssé Freire, 5º Andar Sl. 11, Cep 70.306-908, Brasília/DF, representada por procurador legalmente constituído, vem à presença de Vossa Senhoria, respeitosa e tempestivamente, com fundamento no artigo 18 do Decreto nº 5.450/2005, IMPUGNAR o edital referenciado, pelos argumentos de fato e de direito que passa a expor.

=====

1. PUBLICIDADE DA ÍNTEGRA DA IMPUGNAÇÃO NO COMPRASNET

=====

Em face do princípio da publicidade, do artigo 37 da Constituição Federal, o SINDILOC-DF requer seja a presente publicada na íntegra no Comprasnet, até para ciência e controle social e de todos os interessados, além de segurança jurídica, nos termos do artigo 2º da Lei nº 9.784/99.

=====

2. MONOPÓLIO – OBJETO JURIDICAMENTE IMPOSSÍVEL

=====

Respeitosamente, o SINDILOC-DF alerta que não é permitido pela Constituição Federal e nem pela Lei nº 8.666/93 licitar monopólio em toda uma Unidade da Federal, banindo mercado local por completo no segmento relevante de governo, entregando todo esse nicho de mercado de dezenas de dezenas de órgãos a um só contratado.

Quando o artigo 170, inciso IV, da Constituição Federal estabelece a ordem econômica tendo como princípios, entre outros, o da livre concorrência, ela somente existe enquanto existir mercado. Mas nesse caso todo um mercado relevante está sendo entregue a um só competidor, o que se caracteriza por uma licitação para não mais haver licitação por 5 (cinco) anos, do contrato que nascerá da ata de registro de preços.

Mercado relevante é, materialmente, o grupo de potenciais clientes no qual competidores de mesmo serviço podem exercer a livre concorrência e, geograficamente, é delimitado por sua área onde esses os competidores podem exercer a livre concorrência.

E o edital em comento agrupa para as mãos de um só futuro contratado quase todos os órgãos do Executivo Federal e no Distrito federal, por 5 (cinco) anos, sendo evidente que com o objeto dessa licitação irão sumir todas as contas de órgãos de governo de uma só vez para ficarem com um só contratado, bastando se perceber isso pela lista dos órgãos, bem como, há uma certeza de que no Distrito Federal haverá um monopólio geográfico para aquele contratado, impedindo oxigenação do mercado por 5 (cinco) anos.

Não é juridicamente possível licitar não mais licitar e dar fim a mercados.

Se assim não fosse, qual seria o sentido de tantas normas impeditivas de dominação de mercado que constam da Lei nº 12.529/2011, artigo 36, incisos I e II? Infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não alcançados: limitar ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência e dominar mercado relevante de bens ou serviços.

Como o parágrafo segundo do mesmo artigo estabelece, se presume posição dominante sempre que uma empresa ou grupo de empresas controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante, sendo interessante notar que, pelo parágrafo terceiro, inciso III, daquele artigo, caracteriza infração da ordem econômica o ato de limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado.

É preciso, portanto, parar com essa prática de ato de governo que dissimula deformação de mercado e promove efetiva situação reprovada pela lei de defesa da concorrência no Brasil.

Lembre-se, a propósito, que ficou para trás o tempo em que o então MPOG, no auge da Lei Complementar nº 123/2016, alardeava que era preciso promover o “uso do poder de compra” do Estado para “desenvolvimento nacional” com as microempresas, as que mais geram emprego, renda e tributação.

Agora o sentido do uso do poder de compra é para monopolizar, a pretexto de reduzir os custos, quando se tem uma série de várias repercussões jurídicas incompatíveis com todo o sistema normativo brasileiro e danos vários aos mercados e financeiros à própria União.

Agora se jogou ao esquecimento as origens da própria Lei Complementar nº 123/2006, inclusive, com todo o trabalho capitaneado pela Frente Parlamentar e do SEBRAE, com as tantas iniciativas do antigo MPOG.

É preciso atentar para a deformação que está se propagando no Brasil, com licitações de monopólios de bens e serviços de forma generalizada, com o rótulo de centralização.

Lembre-se da importância que as microempresas tiveram para a superação da crise dos Estados Unidos na década de 30 e no período de Segunda Guerra Mundial, sendo os avanços predecessores do "Small Business Act - Public Law 83-163, 67 Stat. 232", de 1953, exatamente a lei de base que o SEBRAE trouxe ao Brasil para vingar com êxito no CAPÍTULO V (artigos 42 a 49) da Lei Complementar nº 123/2006 no tocante ao "ACESSO AOS MERCADOS".

Porque não haverá acesso ao mercado se a monopolização já eleva de pronto os requisitos de qualificação nesse momento e, posteriormente, sequer haverá mais mercado, por mais 5 (cinco) anos. Isso é mais um descumprimento de norma, no caso, do artigo 179 da Constituição Federal, porque a política das microempresas estará sendo ignorada.

Tudo bem incongruente como outros exemplos como o do Japão, que no período de sua reconstrução pós-guerra (1945-54) criou em 1948 a "Small and Medium Enterprise Agency - SME", para desenvolvimento da economia nacional, a redução da concentração do poder econômico e oportunidades justas e iguais para as pessoas empenhadas em algum negócio, o que reergueu aquele país.

Essas e muitas outras normas, de vários países, possuem algo em comum: desconcentrar mercados gera desenvolvimento nacional, gera emprego, tributação e renda e, em plano reflexo gera competitividade, que gera redução de preços em posição sustentável.

Mas a monopolização dissimulada no rótulo de centralização, brasileira, está indo para o sentido contrário, exatamente em momento de crise, para piorar a crise.

E tais comentários são pertinentes porque não foi sem sentido que a Lei nº 12.234/2010 inseriu o terceiro objetivo de licitar no artigo 3º da Lei nº 8.666/93: o desenvolvimento nacional sustentável.

Qual o sentido disso, se agora tudo se pretende monopolizar com argumento de gestão e de economicidade, sem que se observe as três finalidades licitatórias juntas.

Assim, com certeza monopolizar e banir mercados não é objetivo de licitar.

Tanto é assim que toda a redação da Lei nº 8.666/93, em muitos e muitos dispositivos, está repleta de termos consolidando procedimentos em cada órgão, com termos como Administração e com regras de licitação, contratação e atestação todas com características separadas, por órgãos, não monopolizando.

E agora se chega ao cerne, ao ponto dos mais cruciais: foi exatamente com o objetivo de ampliar a competitividade e gerar mais economia, que a Lei 8.666/93 estabeleceu em seu

artigo 23, §1º, a obrigatoriedade de parcelamento de objeto, quando houver viabilidade técnica e econômica para tanto.

E isso, ressalte-se, por ser importantíssimo, de um mesmo ente público, não de toda uma esfera de governo. Então aqui se tem um estratagema nas justificativas da centralização, do edital, em anexo do específico sobre o projeto, no sentido de que parcelamento não é possível nesse caso.

Ora, não cabe alegar regra de parcelamento, que se destina a um órgão público, para se fazer o que não está na lei, que é concentrar mercados de toda uma esfera de governo de uma só vez.

Oportuno lembrar, no contexto, que quando o Tribunal de Contas da União taxou de inaceitável a ilimitada amplitude de registro de preços, no caso da ata de R\$ 32 milhões de reais de eventos espalhada por 60 adesões, se multiplicando para quase R\$ 2 bilhões no total (Acórdão 1487/2007 – Plenário), já havia a menção de que não era aceitável entregar todo o mercado a uma só empresa, tanto que o Decreto nº 7.892/2013 já trouxe o limitador de adesões a 5 vezes o quantitativo.

Então continua havendo excesso agora dissimulado de outra maneira, com a contratação única sob rótulo de centralização, de todos os órgãos do Executivo como participantes de um só contrato. Uma aberração da mesma natureza, sendo inadmissível.

Essa abordagem jurídica mais técnica e precisa é essencial, pois justificativas de gestão, centralização e economicidade (item 5 do Anexo F do Termo de Referência) não subsistem por si mesmas, devendo ser considerada a realidade do mundo, que é a possibilidade de que várias locadoras e outras empresas menores disputem lotes separados do mesmo serviço de transporte, no caso.

Toda vez que se monopoliza em edital, se eleva requisitos de atestação técnica, se eleva capital social e/ou patrimônio líquido etc, do mesmo serviço que poderia ser atendido por várias empresas em lotes ou itens diferentes.

Isso foi alertado ao MPDG na audiência na consulta pública realizada no auditório do Ministério, mas não foi considerado, sendo importante trazer à lembrança a Súmula nº 247 do 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”.

Bem atual e ligada à competitividade, que é princípio do pregão, pelo artigo 4º do Anexo I do Decreto nº 3.555/2000.

E no caso concreto, pelo mapa de demandas do serviço de transporte que se pretende licitar, é tecnicamente e economicamente possível a separação em lotes, visando maior competitividade dentro dos mesmos, por várias empresas, como foi alertado na consulta pública sobre este edital.

Lembre-se, ainda, que nada do que está ocorrendo faz sentido e nem tem precisão no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal e nem em artigo qualquer da Lei nº 8.666/93, que não prevê mesmo licitação única para todos os entes de uma esfera de governo em uma determinada área geográfica. Então agir fora da lei é contra o artigo 37, caput, da mesma Carta Magna.

Ademais, para concluir, não se pode utilizar a regra sobre parcelamento de objeto, que está na lei desde seu nascimento, como mote para pretender justificar monopolização, porque quando essa regra de parcelamento foi criada o seu sentido era claro: separar as demandas de um mesmo órgão para dar maior competitividade em cada parte, não sendo admissível utilizar esse artigo para alegar que há respaldo para licitar monopólio, que acaba com mercados inteiros.

E no caso de transporte, afasta de uma só vez centenas e centenas de empresas, como as locadoras, que possuem veículos motoristas e aplicativos, mas não podem disputar os lances porque o objeto está superdimensionado e as empresas comuns não o atendem, seja por elevação de atestação técnica, seja por elevação de requisitos de qualificação econômico-financeira, ficando o mercado restrito a quem já presta o serviço ao Ministério, no caso, ou aos poucos que são similares, ou aos competidores que são empresas de aplicativos de âmbito nacional.

Isso é contra todo o sistema e deve haver separação de objeto por lotes.

Por fim, não se deve esquecer que quando o Tribunal de Contas da União examinou o caso do “primeiro” TaxiGov o fez com reflexão e o Excelentíssimo Senhor Ministro Relator Benjamin Zymler, com apoio em opinião de unidade técnica e aprovação unânime dos outros ministros, alertou sobre outro fator, que é o de riscos da contratação com uma só empresa, o que é contra qualquer política de governança da Administração Pública.

No comando do item 9.3 do Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário, com a redação dada pelo Acórdão nº 1.834/2017 – Plenário, ficou consignado o dever de avaliar os “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”. E na época nem se considerou que a IN 04/2014-MPOG, para serviços com tecnologia da informação veda contratar único fornecedor.

Por essas razões, o edital precisa ser completamente reformulado, desde seu objeto, no item 1.1, passando pelos quantitativos da relação do item 3.1 (órgãos participantes da ata), Planilha do Termo de Referência, itens 1.b e 5 do Anexo F do Termo de Referência, que tratam de centralização.

=====

3. DIRECIONAMENTO PARA DOIS TIPOS DE COMPEDIDORES – TÁXI E STIP

=====

Embora o objeto do edital mencione que seria ampla a competição e embora outros itens pelo edital mencionem que se estudou e deixou aberta a possibilidade, além de táxi e STIP, na competição, há uma nítida diferenciação de tratamento pelo curso do edital quando, além de referências de destaque aos dois nichos de mercado, como no item, 1.1.2, além da vinculação das condições de habilitação, mais especificamente no item 10.6.1.1, a prova / atestação de 500 (quinhentas) corridas mensais com aplicativo, o que somente a empresa que presta serviços ao Ministério e alguma outra similar ou as grandes de aplicativos de âmbito nacional conseguirão atender.

Isso contraria a legalidade, contrariando-se o artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal, bem como o artigo 3º, § 1º, inciso I, da Lei nº 8.666/93, pois locadoras que possuem 10 ou 20 anos de mercado no transporte para servidores públicos no Distrito Federal ou não com experiência comprovada em gerenciar frota e pessoal em quantitativos compatíveis, não terão o atestado vinculado a aplicativo que se pede para executar o serviço.

É urgente que se corrija essa distorção, até porque atestação técnica de transporte é tema de qualificação, para fins do artigo 30, inciso II, da Lei nº 8.666/93.

Enquanto, de outro lado, para o caso concreto, para fins de aceitação de proposta se tem a Prova de Conceito -PoC, da plataforma / solução de tecnologia da informação que será empregada para prestar os serviços.

Não se pode sobrepor questão de proposta pesando sobre habilitação, para restringir as condições de participação, no certame, mais uma vez, assunto tão alertado na audiência da consulta pública prévia ao edital, realizada no auditório do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Repita-se: foi muito alertado que são aspectos diferentes: habilita-se quem faz transporte e afere-se os requisitos da plataforma a ser utilizada por meio da prova de conceito, para se dar aceite de proposta no pregão.

Algo simples, que não foi observado.

É importante destacar que a prova de conceito será o mecanismo de verificar a plataforma a ser utilizada para os serviços, nos termos do item 25 e respectivo descritivo no Termo de Referência e seus A, B e C.

Reitera-se o que foi tão alertado na consulta pública: capacidade técnica de transportar pessoas é atestada por quantidade de corridas, deixando coerente isso com o porte da contratação de transporte, enquanto aceitabilidade de proposta, no rito legal que se aplica ao pregão, tem relação com o artigo 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93 e artigo 25, § 5º, do Decreto nº 5.450/2005, que trata separadamente as situações de habilitação e de aceite de proposta que atenda ao edital.

No caso, se a solução de tecnologia a ser empregada, seja da licitante ou de terceiros, não passar na prova de conceito, o teste efetivo, segue-se para a próxima concorrente.

O que não se pode fazer é, antecipadamente, banir todas as locadoras e cooperativas que já fazem transporte há muitos anos para áreas pública e privada, com quantitativos que atendem à demanda e podem apresentar aplicativos para emprego no contrato.

A habilitação para transporte é uma coisa, o meio de gestão empregado será outra, que fica atinente à proposta, vale repetir por demais, temas legalmente tratados de forma distinta, em momentos distintos do rito legal do processo licitatório.

Insistir no modelo em que está o edital, que restringe pelo objeto e pelo direcionamento embutido nas regras de qualificação técnica para quem já possui aplicativo é contrariar as regras do artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, do artigo 3º, caput e § 1º, inciso, I, porque estão sendo contrariados princípios como os de isonomia, de tratamento entre os licitantes, de não restrição, de competitividade, esse expressamente evidenciado para a modalidade licitatória de pregão, no artigo 4º do Anexo I, do Decreto nº 3.555/2000.

=====
4. FALTA DE PARÂMETROS OBJETIVOS PARA PROPOSTAS E ASPECTOS TRIBUTÁRIOS
=====

O edital não traz elementos necessários à parametrização objetiva para custos e formação de preços dos licitantes.

E isso é algo de base para qualquer isonomia na disputa (artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal e artigo 3º da Lei nº 8.666/93, além de segurança jurídica, do artigo 3º da Lei nº 8.666/93.

Porque sem modelos de planilhas ou indicativos de carga tributária que será realmente exigida e se exigida, se será sobre a parte de aplicativo, de agenciamento ou se incidirá sobre a parte do serviço transporte, que é o maior peso financeiro do contrato, como isso ocorrerá, sendo essencial que tais parâmetros sejam espabeicidos.

Primeiro porque, pelo Código Civil, se tem serviços diferentes:

“Art. 710. Pelo contrato de agência, uma pessoa assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada, caracterizando-se a distribuição quando o agente tiver à sua disposição a coisa a ser negociada.”.

“Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Agenciar transporte com aplicativo tem determinadas características e tributação.

Transportar pessoas e utilizar aplicativo para a gestão tem outros custos e tributação.

Apenas para ilustrar, na relação Ministério e agenciadora de transporte, no caso, haverá incidência de COFINS, PIS, IRPJ+Adicional, CSLL e ISSQN, para corridas realizadas em Brasília ou ICMS em corridas intermunicipais.

Já na relação agenciadora de transporte e taxista, a agenciadora terá obrigação de reter INSS (autônomo), INSS (contribuição empresa), SEST/SENAT (contribuição transporte) e IRRF.

Tributos em questão precisam ser detalhados:

COFINS = 1% (Lei nº 9.718/1998 , art. 8º);

PIS = 0,65% (Lei nº 9.715/1998 , art. 2º);

IRPJ + adicional = 4% (Lei 9.249/1995, artigo 15, §1º, Lei nº 9.249/1995 , art. 3º; Lei nº 9.430/1996 , art. 4º ; RIR/1999 , arts. 541 e 542);

CSLL = 1,08% (Instrução Normativa SRF nº 390, de 30.01.2004);

ISSQN = 5% (Decreto nº 25.508/2005, art. 38);

ICMS (transporte intermunicipal) = 12% (ICMS (transporte intermunicipal));

INSS (retenção) = 11% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

INSS (Contribuição da empresa) = 20% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

SET/SENAT = 2,5% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

IRRF = 2,5% (Art. 620 e 629 do Decreto nº 3.000, de 26.03.1999).

A propósito, o anexo da IN 05/2017-MPDG alerta para a necessidade de considerar essa parte tributária, quando estabelece, por exemplo:

“ANEXO XI

DO PROCESSO DE PAGAMENTO

(...)

3. O setor competente para proceder o pagamento deve verificar se a Nota Fiscal ou Fatura apresentada expressa os elementos necessários e essenciais do documento, tais como:

(...)

f) o destaque do valor da retenção de 11% (onze por cento), dos tributos retidos na fonte pagadora de demais despesas dedutíveis da base de cálculo da retenção.

(...)

6. Os pagamentos a serem efetuados em favor da contratada estarão sujeitos à retenção, na fonte, dos seguintes tributos, quando couber:

6.1. Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ), Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), e Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), na forma da Instrução Normativa RFB nº 1.234, de 11 de janeiro de 2012, conforme determina o art. 64 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996;

6.2. Contribuição previdenciária, correspondente a 11% (onze por cento), na forma da Instrução Normativa RFB nº 971, de 13 de novembro de 2009, conforme determina a Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991; e

6.3. Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), na forma da Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, combinada com a legislação municipal e/ou distrital sobre o tema”.

E nem basta que o item 11.5 do Termo de Referência estabeleça que serão afetadas retenções tributárias “devidas sobre o valor da nota fiscal/fatura fornecida pela CONTRATADA, em conformidade com o item 6 do ANEXO XI da IN nº 05/2017”, porque uma pergunta não quer calar: sobre qual base de incidência?

Sobre quais parâmetros?

Já que para essa licitação o universo de tributação não será o mesmo, já que para a Receita Federal, serviço de transporte tem uma tributação, agenciamento outra, tecnologia outra, além do que, quando duas pessoas jurídicas firmam contrato e um autônomo motorista faz o transporte, como já advertido, isso tem encargos que devem ser considerados.

Há mais um detalhe: onde está no edital a situação da legislação do Distrito Federal que além do regramento sobre ISS, de 5%, prevê pagamento de taxa de 1% para quem trabalha com a condição de STIP?

Não se pode seguir dessa forma, omissa, sobre tantos detalhes, como está o edital, em especial, sobre qual será a efetiva tributação que o Ministério irá exigir e fiscalizar e se a mesma incide sobre agenciar e/ou transportar e/ou sobre serviço de aplicativo.

Isso inviabiliza elaboração e propostas de preço e deixa o contrato no rumo de sonegação fiscal na sua execução, até porque não se elencou sequer o que será exigido para a fiscalização futura nessa parte tributária, que aqui tanto se repete.

De tudo isso, note-se que é necessário não apenas um espaço no edital para planilhas para norte às licitantes, como deve haver base para a comparação objetiva de propostas.

Pois comparação objetiva de propostas é princípio e norma expressa nos artigos 3º e 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93.

E não se consegue avaliar de forma segura, transparente e objetiva as propostas, com preços ofertados partindo-se de diferentes formas de cálculos para táxi, STIP, locadoras, cooperativas, etc, inclusive, pelas diferentes tributações e sem que se tenha o elemento crucial: tributação incluirá na parte de transporte ou somente agenciamento / aplicativo?

Interessante que o edital, além de ter base em objeto monopólio, no em seu item 6.2.5 veda consórcio, que seria uma alternativa entre empresas de transporte, umas com outras, locadoras, uma com outras ou até mesmo consórcio entre quem faz transporte e quem tem a ferramenta de aplicativo (exemplo: locadora trabalhando e tributando na sua parte e empresa de tecnologia trabalhando na sua parte e tributando na sua parte, ainda que ambas trabalhem juntas para o serviço).

Isso em consórcio e/ou subcontratação, por exemplo.

Cada uma dessas situações e desses fatores muda as condições de ampliação de disputa e de possibilidades, inclusive, colocando em seus lugares os custos, a formação e preços e a segurança sobre o que cada um pode fazer e a tributação específica.

Sem isso tudo resolvido não se consegue obedecer, ainda, à imposição de que o edital da licitação estabeleça os critérios de aceitação das propostas, não apenas dentro do que é detalhado no artigo 40, inciso VIII, da Lei nº 8.666/93 (“critério para julgamento, com disposições claras e parâmetros objetivos”), bem como nos artigos 3º, inciso I, 4º, inciso X, da Lei nº 10.520/2002 e no artigo 25, § 5º do Decreto nº 5.450/2005.

Nenhuma empresa quer entrar no pregão no escuro, sem saber o que cada licitante irá considerar na sua composição de preços e o que o Ministério irá lhe exigir de tributação, até para não declarar algo falsamente e para não se complicar com um enorme passivo tributário, por exemplo, se for entendido que a tributação incide somente sobre a parte de agenciar e/ou de aplicativo, enquanto uma enorme despesa está na parte do transporte e sobre ela a Receita Federal irá agir em caso de não pagamento, em devassa a envolver todo o período do contrato.

Enfim, é urgente resolver e aclarar essa questão: o que será considerado de tributação para a disputa e o que será exigido e retido e fiscalizado na execução do contrato, até porque, os serviços passam para fora dos limites do Distrito Federal é preciso esclarecer como fica essa questão, já que a regulamentação, por exemplo de táxi e STIP é de âmbito do Distrito Federal, para esse caso concreto.

Não há como seguir com a disputa sem todas essas questões esclarecidas e corrigidas.

Até porque não se pode ter uma licitação baseada em julgamento sem parâmetro objetivo algum e, na verdade, baseada em fator subjetivo ou surpresa, que encontra proibição no artigo 44, §1º da Lei nº 8.666/93.

=====

5. PEDIDOS

=====

Ante o exposto, requer seja a presente impugnação conhecida e acolhida e o edital seja reformulado para que:

4.1. ocorra a separação do objeto em lotes, para que se preserve o uso do poder de compra do Estado para a finalidade licitatória de desenvolvimento social e dentro do regramento legal de dever de parcelamento, para se ampliar a competitividade, já que os serviços são tecnicamente e economicamente divisíveis, bem como, para que se respeite, efetivamente, entendimento do TCU sobre a matéria, além não se permitir licitação de monopólio, algo sem respaldo constitucional e/ou legal, bem como, que não se afaste a possibilidade real de aplicação da Lei Complementar 123/2006, que milita pelo acesso aos mercados e não monopolização e fim de mercados;

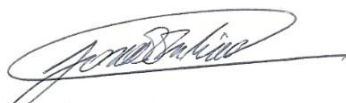
4.2. se retire a restritiva e direcionada regra de atestação técnica vinculada a corridas com aplicativos, já que objeto é transportar pessoas, enquanto a ferramenta de tecnologia será matéria de aferição em prova de conceito, para fins de aceitação de proposta no pregão; e

4.3. se estabeleça os parâmetros objetivos que viabilizem planilhamento para custos e formação de preços, que serão a base de julgamento objetivo de propostas, inclusive, considerando a necessidade de esclarecimento sobre a tributação e sua incidência, bem como o que será exigido, retido e fiscalizado na execução do contrato, para que a disputa seja transparente, como a execução contratual da mesma forma; e

4.4. para esse pedido relativo à tributação, dentro do direito à produção de provas em processo administrativo, assegurado pelo artigo 2º, parágrafo único, inciso X, da Lei nº 9.784/99, que se empreenda diligência junto à Receita Federal, para confirmar a questão da tributação quando há transporte e aplicativo juntos, em especial, questionando como fica a tributação sobre as duas partes, de transportar e se agenciar, inclusive, quando os motoristas sejam autônomos e a haja a relação contratual entre duas pessoas jurídicas.

Por conseguinte, que haja a necessária republicação do edital e nova data para o pregão.

Brasília, 27 de junho de 2018.



Jonas Sidnei Santiago de Medeiros Lima – Procurador – OAB/DF 12.907