

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO  
SECRETARIA DE GESTÃO  
CENTRAL DE COMPRAS

**DECISÃO DA IMPUGNAÇÃO N.º 2**

**1. DAS PRELIMINARES**

1.1. Do instrumento interposto

1.1.1. Trata-se de impugnação apresentada em 26 de junho de 2018, pela empresa 99 TECNOLOGIA LTDA. contra os termos do Edital do Pregão Eletrônico n.º 4/2018 – UASG 201057.

1.2. Da tempestividade

1.2.1. O art. 18 do Decreto nº 5.450/2005, que regulamenta o Pregão na sua forma eletrônica, dispõe que até dois dias úteis antes da data fixada para abertura da sessão pública, qualquer pessoa poderá impugnar o ato convocatório do pregão.

“Art. 18. Até dois dias úteis antes da data fixada para abertura da sessão pública, qualquer pessoa poderá impugnar o ato convocatório do pregão, na forma eletrônica.”

1.2.2. Dessa forma, e considerando a data final de entrega das propostas, tem-se que a impugnação é tempestiva, pelo que se passa à análise de suas alegações.

**2. DAS ALEGAÇÕES E DO PEDIDO**

2.1. Em síntese, alega a Impugnante que:

“O edital, contudo, apresenta uma série de vícios de ordem técnica e ilegalidades que inviabilizam que o presente certame tenha continuidade, conforme se passa a demonstrar.”

2.2. Finaliza requerendo que:

“Pelo exposto, requer seja a acolhida a presente impugnação nos termos acima fundamentados.”

**3. DO PREGÃO ELETRÔNICO N.º 4/2018 – CENTRAL DE COMPRAS**

Estudos realizados pela Central de Compras Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, em 2016 possibilitaram identificar as seguintes principais situações da operação e gestão do transporte de servidores, empregados e colaboradores dos órgãos da Administração Pública Federal – APF no Distrito Federal:

- a. multiplicidade de formas de atendimento, destacando-se primordialmente o uso de veículos locados (com e sem motoristas e com e sem fornecimento de combustível) e o uso de veículos próprios, exigindo-se diversas outras contratações atreladas ao seu uso (motoristas, combustível, seguros, peças e manutenção, higienização e limpeza, etc.);
- b. inexistência de processo padronizado;

- c. utilização de tempo, esforços e recursos em atividades não essenciais aos propósitos finalísticos dos órgãos, principalmente em razão da inexistência de processos automatizados;
- d. baixo uso de tecnologia, comprometendo o necessário controle da operação e o planejamento e a gestão do processo, sendo dominante nos órgãos o uso de ligações para abertura de chamados do serviço e *voucher* em papel e planilhas para controle básico;
- e. períodos de ociosidade e de carência de veículos, ocasionados pela baixa flexibilidade de alocação dos recursos decorrentes dos modelos de fornecimento utilizados;
- f. utilização de base de localização dos veículos utilizados na operação, com evidente perda de eficiência em razão do deslocamento dos veículos sem nenhum passageiro (atendimento com origem diferente do local da base a ou retorno à base após atendimento);
- g. custo elevado de operação, com significativos volumes de recursos financeiros imobilizados em veículos próprios.

De modo a solucionar os graves problemas apresentados, ainda durante o ano de 2016 a Central de Compras complementou os estudos visando estabelecer um novo modelo de transporte para o desenvolvimento dos serviços administrativos, tendo as seguintes premissas básicas:

- a. solução que propiciasse a modernização da gestão pública, com ganhos de eficiência e eficácia operacional, viabilizando a gestão e operação do serviço demandado pelos órgãos;
- b. redução dos gastos públicos;
- c. disponibilidade ininterrupta durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, para atendimento à diversidade de horário de funcionamento dos órgãos, plantões e emergências;
- d. utilização intensiva de novas tecnologias, de modo a simplificar a operação e possibilitar o efetivo controle do processo.

Como consequência, também naquele ano foi licitado o atual serviço de transporte em execução na APF, denominado TáxiGov, cuja avaliação demonstra êxito nas mudanças estabelecidas:

- a. especificação da solução licitada e modelo operacional definidos adequados às necessidades dos órgãos e usuários, determinando impactos positivos na operação e gestão do serviço;
- b. gradual implantação sendo realizada de acordo com o planejamento definido;
- c. inexistência de registro de anormalidades, considerada a significativa quantidade de serviços executados;
- d. aplicação tecnológica e aplicativo *mobile* possibilitando racionalidade, agilidade e simplificação da operação;
- e. funcionalidades específicas e base de dados dos serviços executados estabelecendo marco extremamente positivo para as funções de controle e planejamento;
- f. usuários do serviço satisfeitos, consideradas as avaliações de motoristas e veículos realizadas;
- g. processo de desmobilização dos veículos próprios iniciado pelos órgãos;
- h. redução dos custos diretos extremamente significativo, se consideradas as despesas dos órgãos com os modelos de transporte anteriores.

Desde a implantação em 13 de fevereiro de 2017, o TáxiGov apresenta resultados expressivos e extremamente positivos:

- a. 29 (vinte e nove) órgãos com o serviço implantado;
- b. 173.416 (cento e setenta e três mil e quatrocentos e dezesseis) viagens realizadas atendidas;
- c. 1.292.278 (um milhão e duzentos e noventa e dois mil e duzentos e setenta e oito) quilômetros percorridos;
- d. 12.406 (doze mil e quatrocentos e seis) usuários atendidos;

- e. custo com os serviços executados de R\$ 4.450.384,40 (quatro milhões e quatrocentos e cinquenta mil e trezentos e oitenta e quatro reais e quarenta centavos);
- f. economia estimada de R\$ 6.629.548,97 (seis milhões e seiscentos e vinte e nove mil e quinhentos e quarenta e oito reais e noventa e sete centavos) em relação ao modelo anterior, correspondente a 59,83% (cinquenta e nove inteiros e oitenta e três centésimos por cento);
- g. percurso médio de 7,5 (sete vírgula cinco) quilômetros por viagem;
- h. valor médio de R\$ 25,66 (vinte e cinco reais e sessenta e seis centavos) por viagem;
- i. valor médio do quilômetro percorrido de R\$ 3,44 (três reais e quarenta e quatro centavos);
- j. tempo médio de espera para atendimento de 7' 32'' (sete minutos e trinta e segundos);
- k. nota média de avaliação dos motoristas de 4,97 (quatro vírgula noventa e sete);
- l. nota média de avaliação dos veículos de 4,98 (quatro vírgula noventa e oito).

A licitação promovida pela Central de Compras que culminou com a contratação do serviço TáxiGov pode ser considerada um marco para necessário processo de mudanças inovadoras exigidas na APF, eliminando as deficiências acima citadas.

A implantação do TáxiGov, apesar das significativas mudanças introduzidas, transcorreu com normalidade e de acordo com o planejamento realizado e os resultados apresentados são considerados positivos em todas as dimensões analisadas: gestão, controle operacional, custos, qualidade do serviço e satisfação dos usuários.

Os estudos ora realizados, no sentido de aprimorar e ampliar a competitividade dos serviços de transporte de servidores, identificaram que os fornecedores aptos a prestarem serviço de transporte para a Administração Pública, pelas características de cada modelo de negócios e observadas as disposições legais, podem ser agrupados em 4 (quatro) grupos distintos:

- a. empresas locadoras de veículos, notando-se movimentos para adaptação de seus modelos de negócios para que mantenham condições de competitividade;
- b. empresas/entidades de serviço de transporte, caracterizadas essencialmente pela disponibilização de forma exclusiva para o contratante de veículos e motoristas para suprir as demandas de transporte;
- c. empresas/entidades de serviço de táxi, caracterizadas pela realização de agenciamento de serviço de táxi, com intenso movimento de incorporação de tecnologia nas suas operações, de forma a possibilitar acesso aos seus serviços por meio de aplicação *web* e aplicativo *mobile*;
- d. empresas de serviço de transporte privado de passageiros, cujas operações consistem basicamente no agenciamento do transporte por meio de solução tecnológica baseada no uso de aplicação *web* e aplicativo *mobile*, mediando as demandas dos usuários e as ofertas dos motoristas prestadores do serviço, inclusive o processo de pagamento.

Tais estudos, atendendo as premissas acima relatadas, culminaram no Termo de Referência e Edital ora levados à disputa pública.

#### **4. DA ANÁLISE DO MÉRITO**

4.1. O Pregão Eletrônico nº 4/2018, tem como objeto o REGISTRO DE PREÇOS para eventual contratação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF, conforme condições, quantidades, exigências e estimativas, estabelecidas no Edital e seus anexos.

4.2. Considerando que as exigências/condições estabelecidas no instrumento convocatório estão dispostas no Termo de Referência, a Pregoeira, a despeito de seus conhecimentos, submeteu o assunto à Coordenação-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações – CGEST/CENTRAL para análise e manifestação, área técnica responsável pela realização dos estudos e definição da forma de contratação.

4.3. Assim, passa-se a análise da peça impugnatória apresentada:

4.3.1. Relativamente o item **I. BREVE SÍNTESE DOS FATOS** apresentado no documento de impugnação da 99, nota-se que empresa cometeu equívoco ao considerar a redação estabelecida no Termo de Referência apresentado na Consulta Pública promovida pela Central de Compras e não aquela estabelecida no TR anexado ao Edital de Licitação – Pregão Eletrônico – SRP nº 4/2018, visto que este último apresenta alterações em relação ao primeiro, decorrentes inclusive de sugestões apresentadas pelos participantes da referida consulta.

4.3.2. Cometendo o mesmo equívoco acima relatado, as alegações apresentadas pela 99 no item **II. RESTRIÇÃO À AMPLA PARTICIPAÇÃO – CERCEAMENTO** são claramente improcedentes, considerando as disposições estabelecidas nos subitens 1.1. a 1.1.2. do TR anexado ao referido edital:

*“1.1. Contratação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF.*

*1.1.1. Deverão ser atendidas solicitações com origem e destino no Distrito Federal e, ainda, com destino para municípios componentes da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE, observado o disposto no subitem 12.26 deste Termo de Referência.*

*1.1.2. O objeto acima definido poderá ser atendido 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.”*

4.3.2.1. A necessidade os órgãos e entidades a Administração Pública Federal – APF é a de transportar os seus servidores, empregados e colaboradores a serviço e tal necessidade será suprida com a contratação do serviço descrito no edital licitatório.

4.3.2.2. A 99 logicamente é ciente de que a necessidade da APF pode ser suprida pelo mercado fornecedor de diversas formas – tendo sido admitidos inclusive, mas não somente, os agenciamentos do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF ou serviço de táxi, ambos prestados pela empresa impugnante.

4.3.2.3. Os estudos realizados pela Central de Compras, cujo resumo executivo está apresentado como anexo do edital do processo licitatório, pode verificar os seguintes tipos de fornecedores:

1. empresas locadoras de veículos, notando-se movimentos para adaptação de seus modelos de negócios para que mantenham condições de competitividade;
2. empresas/entidades de serviço de transporte, caracterizadas essencialmente pela disponibilização de forma exclusiva para o contratante de veículos e motoristas para suprir as demandas de transporte;
3. empresas/entidades de serviço de táxi, caracterizadas pela realização de agenciamento de serviço de táxi, com intenso movimento de incorporação de tecnologia nas suas operações, de forma a possibilitar acesso aos seus serviços por meio de aplicação web e aplicativo mobile;

4. empresas de serviço de transporte privado de passageiros, cujas operações consistem basicamente no agenciamento do transporte por meio de solução tecnológica baseada no uso de aplicação web e aplicativo mobile, mediando as demandas dos usuários e as ofertas dos motoristas prestadores do serviço, inclusive o processo de pagamento.

4.3.2.4. A impugnante também é ciente de que o transporte pode ser fornecido por empresas/cooperativas que não realizam agenciamento, como pode presenciar na reunião da Consulta Pública que teve a participação de diversos de seus concorrentes que não trabalham com agenciamento.

4.3.3. Relativamente à parte **a) Descumprimento da determinação do Tribunal de Contas – Acórdão no. 1223/2017** do item **II** da impugnação, novamente reforçamos a defesa dos argumentos acima apresentados, salientando o nosso entendimento de cumprimento total pela Central de Compras das disposições do subitem 9.3 do Acórdão nº 1223/2017 – TCU – Plenário, com a redação dada pelo Acórdão nº 1834/2017 – TCU – Plenário, abaixo transcrito, inclusive com encaminhamento no prazo determinado de cópia dos estudos realizados para aquele órgão:

*“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 empresas agenciadoras de transporte individual de passageiros etc., encaminhando-os ao Tribunal para conhecimento, no prazo de até cento e oitenta dias contados da expiração da vigência da Ata de Registro de Preços decorrente do Pregão Eletrônico nº 3/2016;”*

4.3.3.1. Vale observar, a propósito, que o Tribunal determinou que constasse dos estudos preliminares os serviços de STIP e não que se limitasse a esses como parece ser o entendimento da Impugnante. Em verdade, o estudos realizados foram abrangentes tanto que seu resultado tem-se em mesmo edital a possibilidade de participação dos mais diversos segmentos que atuam de forma direta ou indiretamente com o transporte de pessoas.

4.3.4. Quanto à parte **b) A manutenção da redação do objeto impede a participação dos aplicativos em pregões eletrônicos** do mesmo item **II**, diferentemente do alegado pela Impugnante, o sistema do pregão não “cria barreira” para a participação de qualquer interessado. O que se exige para a participação é o cadastro no SICAF.

Destaca-se que para a qualificação técnica (demonstração da capacidade técnica de executar o objeto, caso este lhe seja adjudicado) foi solicitado tão somente o previsto na Lei de Licitações e Contratos, sem qualquer extrapolação de documentos, vez que a aplicação subsidiária da Lei nº 8.666/1993, está prevista no Art. 9º da Lei do Pregão. Desta forma, será exigida da licitante detentora do menor lance, a apresentação de atestado(s) ou declaração(ões) de capacidade técnica que forma que tal (is) documento(s) comprove(m) a sua capacidade de executar os serviços.

4.3.4.1. Assim, a necessidade da APF, que é a de contratação dos serviços de transporte de pessoas, pode ser suprida pelo mercado fornecedor de diversas formas – tendo sido admitidos inclusive, mas não somente, os agenciamentos do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF ou serviço de táxi, ambos prestados pela Impugnante.

4.3.5. Relativamente à parte **c) Implicações Tributárias, Trabalhistas e de Responsabilidade Civil que o objeto errôneo acarreta** do mesmo item **II**, há novamente completo desacordo por parte da Central de Compras com os termos da impugnação - o Edital licitatório, em qualquer dos seus termos, não estabelece nenhuma obrigação tributária, trabalhista e de responsabilidade civil que não esteja disposto nas legislações ou normas pertinentes editadas pelas autoridades competentes, considerado o enquadramento adequado de cada tipo de empresa/entidade e serviço a ser fornecido.

4.3.5.1. Relativamente às obrigações e responsabilidades atribuídas ao licitante contratado, especialmente à do subitem 5.13 do TR citada pelo impugnante, certamente estão legalmente amparadas e caracterizadas como obrigação de cada gestor da APF, de forma a garantir que o serviço contratado seja realizado com a garantia e qualidade necessárias, observadas todas as disposições estabelecidas no edital licitatório.

4.3.5.2. Então, considerados os termos deste item **II** e contrariamente ao alegado pela impugnante, conclui-se que eventual acatamento da sugestão de alteração do objeto na forma proposta pela 99 é que ensejará restrição a participação de fornecedores aptos a participarem da licitação, restringindo indevidamente a competitividade, em completo desacordo à legislação vigente e ao interesse da APF.

4.3.5.3. Ressaltando a recorrência do equívoco da 99 apontando no item 1 acima quando transcreve trechos do TR, as alegações para impugnação do processo licitatório referentes ao item **III ILEGALIDADE DO MODELO DE REMUNERAÇÃO E PRECIFICAÇÃO** também não produz efeitos para que a APF altere o edital licitatório.

4.3.5.4. Logicamente a 99 é ciente das mais diferentes formas de remunerar os serviços relacionados ao transporte de pessoas, tanto de seus concorrentes também caracterizados como STIP como dos demais enquadrados nos tipos descritos no item 5 acima.

4.3.5.5. Considerando que nunca foi apresentado pela Central de Compras motivo para que a impugnante especule a intenção de contratação de tipo de fornecedor A ou B, reafirmamos que o modelo de remuneração é adequado ao processo estabelecido e está de acordo com os interesses da APF, possibilitando a participação de todos os fornecedores interessados na licitação.

4.3.5.6. Imaginemos: se existe tanta diversidade de formas de remuneração, como escolher uma adotada por um determinado fornecedor que não acarrete adaptação pelos demais participantes interessados?

4.3.5.7. Ciente da inúmeras variáveis que impactam no valor do transporte (manutenção de veículos, administração e processamento da operação, combustível, impostos, remuneração de motoristas e empregados e capital, etc), temos convicção que a sistemática de precificação por quilômetro percorrido pode ser adotada por qualquer um dos fornecedores interessados na licitação, salientando que foi disponibilizado arquivo com o histórico da demanda da APF desde FEV/2017 (data e hora da realização, distância percorrida e tempo dispendido, locais de origem e destino, etc) que possibilita insumo importante para a formulação das propostas dos licitantes.

4.3.5.8. Relativamente a eventual taxa de agenciamento, novamente ressaltamos que a licitação não é exclusiva para empresas que agenciam transporte, caso da 99 com STIP e táxi. A impugnante sabe que pode formular sua proposta incluindo a remuneração pelo agenciamento no preço do quilômetro.

4.3.5.9. Reafirmando que o modelo de precificação adotada atende plenamente os interesses da APF, sem prejudicar os interesses de nenhum dos fornecedores interessados e sem infringir nenhuma disposição legal ou normativa, conclui-se que as alegações para impugnação apresentadas pela 99 neste item 3 não subsistem e não são suficientes para qualquer alteração no documento que regra o processo licitatório.

4.3.6. Novamente ressaltando o equívoco da 99 relatado no item 1 acima quando transcreve trechos do TR, especificamente o subitem 9.5.1., reforçamos quanto às alegações para a impugnação apresentadas no item **IV ILEGALIDADE DA FORMA DE FATURAMENTO** que as disposições relativas ao assunto não infringem nenhuma disposição legal ou normativa vigente.

4.3.6.1. Sem entrar no mérito das alegações da 99 para definição da base de cálculo dos tributos e contribuições federais e estaduais/distrital, a impugnante tem ciência de quais são das autoridades competentes para regular o assunto, especialmente a Secretaria da Receita Federal do Brasil – SRF, no âmbito federal, e órgãos equivalentes, no âmbito estadual/distrital, estando as condições estabelecidas no edital de licitação em perfeita consonância com o arcabouço legal e normativo vigente, salientando que as autoridades e órgãos citados são os competentes para dirimir quaisquer dúvidas relacionadas.

4.3.6.2. É certo, e não poderia ser diferente, os órgãos e entidades que contratarem o serviço licitado seguirão à risca as disposições legais e normativas que regulam o assunto, observando o adequado enquadramento do licitante vencedor.

4.3.6.3. Então, conclui-se relativamente a este item IV que novamente as alegações para impugnação não são adequadas para motivar qualquer alteração nas regras da licitação.

4.3.7. As alegações para impugnação relativamente ao item **V VEÍCULOS ADAPATADOS** parecem ter sido motivados pela recorrente constatação de utilização equivocada do TR não atualizado, visto que a exigência de veículo adaptado foi suprimida das exigências a serem cumpridas pelo licitante vencedor.

4.3.7.1. Isto posto, salientando que as duas referências existentes no TR estão somente na parte de definições e da especificação dos veículos, visto que não estará proibido a utilização de veículo adaptado para a prestação do serviço, conclui-se pela ineficácia da impugnação neste item.

4.3.8. As alegações apresentadas pela 99 no item **VI REQUISITOS TÉCNICOS EM DESACORDO COM AS PRÁTICAS DE MERCADO – DISPOSIÇÕES CONTRATUAIS INAPLICÁVEIS AO TIPO DE CONTRATO** do documento de impugnação comprometem consideravelmente a necessária análise pela Central de Compras em razão do recorrente equívoco da impugnante em não se basear no TR atualizado e anexado ao edital da licitação – tudo indicando que a base para a impugnação foi o TR apresentado na Consulta Pública e que depois sofreu diversas modificações, inclusive com acatamento de sugestões apresentadas por fornecedores interessados que dela participaram.

4.3.8.1. Isto posto, esclarecemos que diversas exigências apresentadas no TR da Consulta Pública foram suprimidas ou alteradas, fato que a 99 poderá verificar quando analisar o TR anexado ao edital, e que as demais exigências eventualmente contestadas no item VI foram mantidas para efetiva eficácia da gestão e controle pela APF da execução do serviço a ser contratado, consideradas as especificidades a que todos os órgãos e entidades estão submetidos, seja em decorrência de disposições legais e normativas ou de determinações ou orientações de órgãos de controle e fiscalização.

4.3.8.2. É certo que as exigências técnicas da forma mantida no TR são imprescindíveis para os órgãos e entidades da APF, tendo sido estabelecido prazo adequado para o licitante vencedor adaptar a sua solução tecnológica antes de iniciada a efetiva prestação do serviço, conforme estabelecido nos subitens 10.1. e 10.2. do TR atualizado.

4.3.8.3. Conclui-se, então, relativamente a este item, que não subsiste qualquer razão alegada pela impugnante que mereça ser acatada e que motive alteração nos termos do edital de licitação.

4.3.9. A impugnante, no item **VII Tipo de veículo requisitado no Termo de Referência em desacordo com a regulamentação municipal**, não é procedente – a especificação dos veículos estabelecida no TR atende perfeitamente as disposições legais do DF que regulam o STIP e os serviços de táxi.

4.3.9.1. Os representantes da 99 precisam ter em mente que a licitação não é exclusiva para STIP ou mesmo serviço de táxi, conforme apresentado no item 5, e, portanto, não subsiste razão para qualquer modificação nas regras do certame, na forma alegada e sugerida pela impugnante.

4.3.10. Relativamente ao item **VIII Não há ingerência da APF quanto aos motoristas** do documento de impugnação há concordância da Central de compras com o título apresentado – realmente os órgãos e entidades a APF não terão qualquer influência, intervenção ou intromissão em relação aos motoristas que executarão o serviço – está é atribuição intransferível da empresa/entidade licitante vencedora e contratada.

4.3.10.1. O subitem 12.6. transcrito pela impugnante está inserido na relação de obrigações da contratada e foi estabelecido para a contratada instrua adequadamente os seus motoristas vinculados sobre as normas da APF, logicamente naquilo que se relacionar com o contrato a ser assinado e quer for pertinente aqueles profissionais.

4.3.10.3. Portanto, neste aspecto, a disposição é importante para a necessária execução do serviço com observância das disposições contratadas, não subsistindo razão para a impugnação.

4.3.11. Da mesma forma que não item anterior, a disposição impugnada pela 99 no item **IX Responsabilidade da empresa de intermediação e agenciamento** é importante para a APF, é logicamente aceitável que a empresa/entidade licitante e contratada seja responsabilizada pelos danos que causar em das obrigações assumidas contratualmente – a empresa não oferece argumentos que possam sustentar a impugnação pretendida.

4.3.12. Analisando o último item do documento de impugnação – **X Multa demasiadamente onerosa com base em critério subjetivo – da definição correta do serviço a ser licitado** – também é entendimento da Central de Compras que não subsiste argumentação suficiente para qualquer alteração no edital da licitação.

4.3.12.1. Em razão do recorrente equívoco relatado no item 1 acima, recomendamos que a 99 verifique se foi considerado o TR atualizado para sustentar a impugnação acima, visto que o Anexo D do TR apresentado na Consulta Pública sofreu alteração e é apresentado nova versão no Edital.

4.3.12.2. Relativamente ao modelo de avaliação, esta 99 é ciente que foi adotado modelo usual no mercado fornecedor de transporte, particularmente pelas empresas caracterizadas como STIP, e foi adotado de maneira a garantir a qualidade do serviço a ser prestado e seguramente fornecerá importantes informações a ser utilizada pela própria empresa/entidade contratada para gerenciar a prestação de serviço de seus motoristas vinculados.”

## 5. MANIFESTAÇÃO DA PREGOEIRA

5.1. Reputando as análises e manifestações da Coordenação-Geral de Estratégias de Aquisições e Contratações – CGEST/CENTRAL, que esta Pregoeira adota integralmente como fundamento para decidir e, considerando que as especificações e demais condições determinadas no instrumento convocatório, ora impugnadas, encontram-se exaustiva e fundamentalmente justificadas, resta comprovado que não assiste razão à Impugnante, na medida em que os quesitos questionados pela 99 TECNOLOGIA LTDA. não limitam e tampouco frustram a participação de empresas prestadoras dos serviços que atuam no segmento de que trata o objeto da licitação.

## 6. DA DECISÃO

6.1. Pelos motivos elencados **DECIDE-SE PELA IMPROCEDÊNCIA** da impugnação apresentada, razão pela qual não há qualquer revisão a ser feita no Edital do Pregão Eletrônico nº 4/2018.

Brasília, 2 de julho de 2018.

*Gilnara Pinto Pereira*  
**Pregoeira**  
(Original assinado)