

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

**DECISÃO DA IMPUGNAÇÃO N.º 3**

**1 DAS PRELIMINARES**

1.1 Do instrumento interposto

1.1.1 Trata-se de impugnação apresentada em 22 de janeiro de 2019, pela empresa UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., contra os termos do Edital do Pregão Eletrônico n.º 01/2019 – UASG 201057.

1.2 Da tempestividade

1.2.1 O art. 18 do Decreto n.º 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 A Impugnante alega que o instrumento convocatório restringe a competição e inviabiliza a participação de empresas operadoras do STIP, conforme apontamentos que seguem:

2.1.1 Preliminarmente, a empresa apresenta seu modelo de negócio em que deixa claro que é uma empresa de tecnologia, que não possui motorista, nem frota própria e, portanto, não tem qualquer ingerência ou controle sobre as condutas praticadas pelos motoristas;

2.1.2 Insurge-se contra o item 1.3.2.1 do Termo de Referência, que trata da dinâmica de preços, alegando que o item 13.2 do TR é coerente, porém, o edital colocou uma trava para evitar que o caráter dinâmico da tarifa implique pagamentos mensais a maior do que a estimativa de gastos, gerando uma incongruência com a admissão da tarifa dinâmica. Cita o Acórdão n.º 1.872/2008- Plenário- TCU;

2.1.3 Questiona a exigência do balanço patrimonial alegando que tal exigência implica na abertura de segredos industriais e estratégias comerciais que pode prejudicar a atividade da impugnante e, que para a comprovação dos índices de Liquidez Geral, Liquidez Corrente e Solvência Geral não demanda a apresentação do balanço patrimonial, sendo a exigência desnecessária, requerendo que sejam admitidos outros documentos para demonstrar a saúde financeira da empresa, valendo-se de citação da obra de Marçal Justen Filho;

2.1.4 Repugna o que chama de “*Compartilhamento de informação sem a observância do Marco Civil da Internet*”, alegando que são nulas as cláusulas contratuais que impliquem ofensa à violabilidade e ao sigilo das comunicações privadas pela internet, mencionando precisamente os itens do 5.10 e 8.2 do

Termo de Referência, alegando que são informações absolutamente desnecessárias para o serviço que se quer contratar;

2.1.5 Opõe-se contra a previsão de sanções por danos causados pelos motoristas, conforme item 5.12 do Termo de Referência, reforçando suas alegações de que os motoristas são independentes e autônomos, não podendo ser responsabilizada por condutas ilegais eventualmente praticadas pelos motoristas parceiros, nem tampouco garantir que eles cumpram determinadas regras de conduta profissional;

2.1.6 Subleva-se contra o item 17.2 do Termo de Referência e Anexo D do referido Termo, que preveem sanções para o caso de inadimplemento contratual, bem como sobre a medição de resultados;

2.1.7 Questiona a exigência do item 12.22 do Termo de Referência, que trata da comunicação prévia no caso de interrupção dos serviços, bem como o horário permitido para tal interrupção;

2.1.8 Repugna as exigências do item 1.4 do Anexo B do Termo de Referência sob a alegação de que as mesmas não são fornecidas pelas empresas de soluções tecnológicas existentes;

2.1.9 Insurge-se contra a exigência da Prova de Conceito alegando que boa parte das empresas possivelmente interessadas em participar do certame deixará de fazê-lo em vista da impossibilidade de atender os requisitos lá estabelecidos;

2.1.10 Por fim, questiona do item 5.5.1 do Termo de Referência, que prevê não haver liberação de corrida se não houver saldo de recursos no referido órgão, se tal limite é aplicável ao aplicativo da solução tecnológica ou também na plataforma web, e

2.1.11 Finaliza requerendo a exclusão de todas as exigências mencionadas.

### **3 DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 01/2019 – CENTRAL DE COMPRAS**

3.1 O Pregão Eletrônico nº 1/2019, tem como objeto o REGISTRO DE PREÇOS para eventual contratação de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, por demanda e no âmbito do Distrito Federal – DF.

### **4 DA ANÁLISE DO MÉRITO**

4.1 A Pregoeira, a despeito de seus conhecimentos, submeteu as questões impugnadas que estão dispostas no Termo de Referência 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.

### **5 MANIFESTAÇÃO DA PREGOEIRA**

5.1 Reputando a análise e manifestação 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 por essa Área Técnica, passa-se à manifestação das questões impugnadas:

5.2 Importante ressaltar que os itens 1 e 2 do recurso em tela são introdutórios e tratam, conforme já mencionado, do modelo de negócio da Impugnante, de forma que a manifestação técnica inicia-se a partir do item 3.

5.3 Com relação ao primeiro ponto atacado, que versa sobre o preço por quilômetro e a tarifa dinâmica, o entendimento correto a ser considerado é que em cada viagem o preço poderá variar em relação ao preço por quilômetro da proposta, para cima ou para baixo.

5.3.1 O pagamento a ser faturado no fim do mês deverá observar o valor máximo decorrente do valor da proposta. Esse valor máximo consiste no número de quilômetros rodados por cada corrida multiplicado pelo preço por quilômetro da proposta, conforme entendimento constante do item 3.2 da impugnação da UBER.

5.3.2 Assim, não prospera o entendimento de que o preço em cada viagem apenas poderia variar para baixo em relação ao preço por quilômetro da proposta. Vejamos o que disciplina o Termo de Referência, Anexo I do Edital:

1. DO OBJETO
  - 1.1. Contratação de transporte terrestre ou agenciamento/intermediação 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.
  - 1.2. O objeto acima definido poderá ser atendido mediante uso de qualquer meio regular e legalmente apto, inclusive agenciamento/intermediação 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, ou prestação de serviço de transporte por locação de veículos, conforme condições e quantidades especificadas neste Termo de Referência - TR.
    - 1.2.1 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, conforme requisitos e funcionalidades especificadas neste TR.
  - 1.3 A presente contratação terá como unidade de medida, para fins do art. 9º do Decreto nº 7.892/13, o quilômetro rodado.
    - 1.3.1 O valor mínimo das corridas cujo percurso realizado seja de até 2 (dois) quilômetros será o equivalente a 2 (duas) vezes o valor do quilômetro contratado.
    - 1.3.2 **Será admitida a utilização de quaisquer soluções que não utilizem como medição o preço fixo por quilômetro rodado, como é o caso de tarifa dinâmica, por exemplo, bem como serão admitidas quaisquer formas de composição do preço, inclusive com bandeirada, tarifa horária, tarifa quilométrica, tarifa fixa por corrida e outros. (gn)**
      - 1.3.2.1 **O valor unitário de cada viagem a ser faturado ao final de cada mês deverá ser igual ou inferior à cobrança da corrida pelo preço por quilômetro contratado, salvo quanto ao disposto no subitem 1.3.1 deste. (gn)**
      - 1.3.2.2 **Deverá ser aplicado, no caso de práticas como o preço dinâmico, eventual cobrança de menor valor por quilômetro rodado do que aquele definido na proposta da CONTRATADA, em função de tarifas promocionais e descontos específicos advindos de datas e horários que a CONTRATADA adotar em seu modelo de negócio. (gn)**

5.3.3 O subitem 1.3.2.2 apenas versa sobre a aplicação de eventual cobrança a menor no quilômetro rodado em função de tarifas promocionais e descontos específicos, se houverem.

5.3.4 O quilômetro indicado na proposta é um teto para pagamento no final do mês, quando do faturamento das viagens, e não um teto que não possa ser extrapolado em cada viagem, como no entendimento constante do item 3.3 da impugnação da UBER.

5.4 No tocante ao item 5 temos 7 alegações, que destacamos conforme segue:

**5.4.1 I) Compartilhamento de informação sem observância do Marco Civil da Internet –** Subitens 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 e 5.1.4.

5.4.1.1 As disposições estabelecidas no TR não violam ou infringem qualquer dispositivo legal ou normativo vigente, inclusive a Lei 12.965/2014 citada na manifestação da Impugnante.

5.4.1.2 Importante registrar que não se trata de um contrato particular, mas sim de um contrato firmado com a Administração para transporte de seus servidores ou de pessoas a seu serviço, em uso exclusivo em atividades funcionais, e não em caráter privado ou particular. Assim, os dados do deslocamento são de uso e interesse da administração, e não de seus servidores, e, quiçá, da sociedade como um todo.

5.4.1.3 Dessa forma não há que se falar em inviolabilidade de informações quando em deslocamento por ordem e necessidade da Administração. Assim, não há oponibilidade de sigilo de dados à Administração se é esta, por intermédio de seu servidor ou empregado, que demanda o serviço.

5.4.1.4 Quanto ao sigilo dos dados dos motoristas, não se está a buscar qualquer dado íntimo ou privado do motorista que estaria acobertado pelo direito à Intimidade. Os dados que devem ser disponibilizados dizem respeito ao serviço prestado à própria administração e nessa qualidade não são sigilosas, mas sim essenciais para que a Administração possa receber o serviço adequadamente. Saliente-se que não se trata de nenhum dado que já não seja enviado (ou seja, enviável) à pessoa física que solicita o serviço e considerando que quem realmente demanda o serviço é a Administração, pelo seu servidor, não há qualquer garantia de sigilo ao caso. A contratada deve fornecer o dado e qualquer negativa será vista como indisponibilidade de prestar o serviço e não como proteção legal.

5.4.1.5 De mais a mais, no tocante ao impedimento de divulgação dos dados dos motoristas, as empresas já o fazem quando encaminham, ao passageiro, tais informações. Os demais dados solicitados são todos relativos aos serviços prestados para a Administração, no interesse dela e custeada por recursos dela. Não existe oponibilidade nenhuma, ante o contratante, de sigilo de dados referentes a prestação de serviços contratados, sendo tal medida indispensável para procedimentos de recebimento, ateste e pagamento das corridas, bem como para auditoria e controle dos pagamentos feitos. Não há vedação legal ao compartilhamento, existindo, ao contrário, obrigação de prestação dessas informações para que a Administração possa pagar de acordo com ditames de legalidade e eficiência.

5.4.1.6 De igual forma o acesso à base e log de dados e solicitação de backup por parte da Administração na plataforma da contratada diz respeito tão e somente aos servidores do(s) órgão(s) contratante, não havendo interesse em quaisquer dados que não sejam os inerentes ao contrato firmado, cabendo à empresa, obviamente, restringir o acesso do contratante apenas às informações pertinentes. Por fim, as informações solicitadas não são de forma alguma irrelevantes, pois possibilitam não apenas monitorar e gerenciar sua utilização, como também desenvolver estudos que aprimorem a gestão e futuras decisões e contratações da Administração. Ressalte-se que, por exemplo, tais informações foram parcialmente divulgadas na licitação que ora está sendo realizada justamente por solicitação das empresas, em audiência pública – da qual participou a UBER – para que pudessem melhor fundamentar suas propostas. Assim, a menção a "soluções alternativas" é absolutamente irrelevante se não há a explicitação de quais soluções são essas e em que medida elas superariam os mecanismos já

previstos no que concerne à prestação das informações indispensáveis ao cumprimento das medidas contratuais e legais de obrigação da União.

#### 5.4.2 II) Responsabilidade por danos causados por motoristas – Subitens 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3

5.4.2.1 Primeiramente, necessário esclarecer que poderá resultar da licitação em apreço a celebração de contrato administrativo, constituído com contornos próprios, que o tornam distinto das figuras de direito privado. Ganha maior relevo, nesse caso, o fato de que a Administração Pública não pode ser acanhada e impedida na consecução dos objetivos de interesse comum que lhe incumbem, obviamente, sem que isso venha significar que os interesses privados possam ser desconsiderados ou fatalmente prejudicados em prol do interesse público.

5.4.2.2 Nesse sentido, quando do estabelecimento das obrigações cabíveis ao particular a ser contratado, a Administração não pode abrir mão de exigências pertinentes e relevantes para o específico objeto do contrato, sob pena de ficar prejudicada ou à mercê de uma má execução dos serviços, seja ela originada por questões de sistema/aplicativo, por condições dos veículos ou por atendimento insatisfatório por parte dos motoristas, independentemente do tipo de relação ou vínculo da contratada com estas partes, todas de inequívoca importância para a preservação da qualidade dos serviços prestados.

5.4.2.3 Desta sorte, a futura contratada deve garantir a qualidade dos serviços, a qual não poderá ficar aquém do pactuado, sob pena de aplicação das penalidades contratualmente previstas.

5.4.2.4 Na mesma linha do tópico anterior, tanto as multas previstas no item 17.2.2, quanto a glosa relativa à aplicação do instrumento de medição de resultados, aplicadas em face da prestação dos serviços, ainda que provenientes de atos praticados pelos motoristas cadastrados nas plataformas das operadoras de STIP, não podem ser ignoradas. O que não se pode aceitar ou admitir é que o modelo de negócio da contratada, seja agenciamento, prestação ou intermediação dos serviços sirvam como impeditivo para afastarem sua responsabilidade pela sua má execução, inexecução parcial ou integral. Caberá à contratada, ao seu exclusivo alvedrio, buscar o regresso de valores decorrentes de apenamento/glosa junto àqueles que deram causa, caso assim entenda.

5.4.2.5 Ademais, considere-se ainda que, embora a impugnante afirme que os motoristas cadastrados no aplicativo são independentes e autônomos e os mesmos não são funcionários das empresas operadoras de STIP, verificamos que no próprio site da empresa (<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>) existe um conjunto de regras a serem cumpridas por seus parceiros sob pena de desativação da parceria, ou seja, existe sim possibilidade de gestão dos motoristas para a execução dos serviços, o que lhe permite definir parâmetros para cumprimento da fiscalização exigida no presente Edital.

5.4.2.6 Abaixo transcrevemos exemplos de regras que os motoristas da UBER estão sujeitos, extraídas do site em referência:

##### *“Políticas de Desativação*

###### *Ficar online sem disponibilidade imediata*

- *O Motorista Parceiro pode escolher o horário em que deseja se conectar à plataforma - mas ficar online no aplicativo sem estar disponível para iniciar a viagem e se locomover para buscar o usuário não é uma conduta aceitável.*

###### *Taxa de aceitação*

*•Ficar online na plataforma e ter uma taxa de aceitação menor do que a taxa referência da(s) cidade(s) na(s) qual(is) atua o Motorista Parceiro - lembre-se, você pode ficar online quando quiser - só se conecte quando quiser dirigir*

#### *Taxa de cancelamento*

*•Aceitar viagens e ter uma taxa de cancelamento maior do que a taxa referência da(s) cidade(s) nas quais atua o Motorista Parceiro Perfil falso*  
*•Criar perfil falso de usuário ou Motorista Parceiro Perfil duplicado*  
*•Criar novo perfil de usuário ou Motorista Parceiro, uma vez já cadastrado ou após desativação permanente.*

#### *Manipular viagens*

*•Usar software, GPS ou qualquer outro método para tentar manipular ou criar viagens ou localização falsas.*

#### *Manipular conta*

*•Usar software ou qualquer outro método para tentar manipular ou criar informações da conta*

#### *Meios inapropriados*

*• Usar, direta ou indiretamente, meios inapropriados para obter vantagens junto à plataforma, inclusive tentar ganhar, de maneira indevida, promoções, indicações, códigos promocionais, preço de viagens, preço de ajustes de viagens, taxa de cancelamento, preço de viagens promocionais ou avaliações altas.*

#### *Viagens combinadas*

*• Realizar viagens, por meio do aplicativo, previamente combinadas com usuários 15*

#### *Comercializar viagens*

*• Comercializar viagens da sua conta pessoal para terceiros (vendendo créditos, por exemplo) Propagandas de concorrentes ou de serviços de transporte.*  
*• Realizar, durante a viagem, divulgação para usuários da Uber de outros aplicativos de intermediação de serviço de transporte ou de serviços de transporte.*

#### *Angariar usuários*

*• Angariar usuários da Uber durante viagem e oferecer serviços de transportes fora do aplicativo*

#### *Utilização indevida da marca*

*•Utilizar o nome ou a marca da Uber para angariar viagens fora da plataforma;*

#### *Recusar animais de serviço*

*• Recusar o embarque animais de serviço, como cães-guias, em viagens.*

#### *Foto incompatível*

*•Possuir foto cadastrada na plataforma incompatível com a foto apresentada na CNH*

#### *Média de Avaliação*

*•Manter uma média de avaliação por parte dos usuários da plataforma abaixo da média de avaliação da cidade.*

#### *Informações falsas*

*•Apresentar documentos ou dados falsos para cadastramento na plataforma*

#### *Estar com outras pessoas no veículo*

*•Buscar usuários com não-usuários dentro do veículo*

#### *Compartilhar seu cadastro*

*•Deixar outra pessoa utilizar seu cadastro de motorista parceiro da Uber*

#### *Veículo incompatível*

- Realizar viagem com veículo incompatível ao veículo cadastrado no perfil do Motorista Parceiro, para o qual tenha sido enviada a solicitação de viagem específica

#### *Armas de Fogo*

- A Política de Armas da Uber proíbe o porte de armas na plataforma e quem violá-la pode perder acesso à plataforma.

#### *Utilização da Marca*

- Utilizar a marca, nome e logo ou qualquer outra propriedade intelectual da Uber em qualquer material que não tenha sido previamente autorizado pela Uber.

#### *Solicitar Avaliação*

- Sugerir ou solicitar aos usuários uma determinada avaliação

#### *Informações dos usuários*

- Solicitar e/ou compartilhar com terceiros informações particulares dos usuários

#### *Câmera interna*

- Instalar câmeras internas de gravação dentro do veículo

#### *Violência*

- Ofender a integridade corporal ou a saúde do usuário

#### *Assédio Moral*

- Realizar elogios ou comentários sobre a aparência, roupa ou qualquer aspecto pessoal do usuário que possam ser mal interpretados

#### *Assédio Sexual*

- Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a praticar qualquer ato libidinoso, ou realizar ato obsceno que seja constrangedor ao usuário.

#### *Contato físico não-consensual*

- Tocar ou tentar tocar algum usuário sem o consentimento do usuário

#### *Discriminação*

- Destratar, impedir acesso ou recusar atendimento de usuário com base em sexo, gênero, orientação sexual, raça, cor, etnia, religião, procedência nacional, idade ou deficiência.

#### *Dirigir embriagado*

- Dirigir sob influência de álcool ou qualquer tipo de substância ilícita;

#### *Crime*

- Cometer contravenção penal ou crime enquanto estiver online no aplicativo;

#### *Taxa de cancelamento no aeroporto*

- Aceitar viagens e ter uma taxa de cancelamento na região de aeroportos maior do que a taxa referência do aeroporto, abrangendo cancelamentos realizados pelo motorista parceiro ou pelo usuário.”

5.4.2.7 Em face dos fundamentos substanciados em relação aos tópicos 5.2.1 e 5.2.2, não há que se falar em adequação do TR.

### 5.4.3 III) Interrupção do fornecimento de serviços

5.4.3.1 Considerando as diversas situações existentes que podem ocasionar paralisações não previsíveis, entende-se que a interrupção do fornecimento da solução tecnológica não é absoluta conforme prevê o item 12.22 cominado com o item 12.22.1. Vejamos o que disciplina o Termo de Referência, Anexo I do Edital:

12. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA  
(...)

12.22. Comunicar a CONTRATANTE a interrupção do funcionamento da solução tecnológica, aplicação web e aplicativo mobile, para manutenção preventiva e atualização, com pelo menos 72 (setenta e duas) horas de antecedência, podendo ocorrer sem penalidade desde que realizado entre as 2h e 5h da manhã.

12.22.1. Caso a CONTRATADA necessite de prazo ou período diferente do acima estabelecido para interrupção do funcionamento da solução tecnológica, objetivando a manutenção preventiva e atualização, deverá formalizar solicitação a CONTRATANTE, que avaliará o pleito.

5.4.3.2 Portanto, há possibilidade de outros momentos de avaliação da interrupção da solução tecnológica. Observa-se ainda que o horário estabelecido é aquele que causaria menor impacto conforme o perfil dos deslocamentos da Administração Pública Federal em Brasília.

5.4.3.3 A UBER ressalta em seu questionamento que: *“muitas atualizações e manutenções da solução tecnológica, mesmo que em caráter preventivo, não possuem a previsibilidade exigida pelo Edital. Por exemplo, é possível que seja identificada a necessidade de manutenção ou atualização do sistema para evitar um problema no seu fornecimento que pode acontecer a qualquer momento. Assim, ainda que preventivo, a manutenção ou atualização é urgente e não pode ser comunicada com a antecedência exigida”*.

5.4.3.4 A situação estabelecida nos itens 12.22 e 12.22.1 considera aquelas situações previstas para manutenção ou atualização, uma vez que para àquelas imprevisíveis, aplicam-se os princípios da razoabilidade e proporcionalidade inerentes dos atos administrativos do setor público.

5.4.3.5 Caso a CONTRATADA identifique alguma falha crítica, ela poderá realizar a manutenção sem aprovação prévia, apenas promovendo a comunicação necessária.

#### 5.4.4 IV) Item 1.4 do Anexo B

5.4.4.1 A impugnante também ressalta que *“são exigidas diversas informações que não são fornecidas nas soluções tecnológicas existentes das empresas intermediadoras de serviços de tecnologia. Mais especificamente, na solicitação do atendimento, as empresas fornecem a foto do motorista, o seu nome, a sua nota de avaliação, o endereço de origem, o endereço de destino, a placa do carro, o modelo do carro, a cor do carro e o tempo estimado de chegada. As demais informações exigidas no item 1.4 não são fornecidas pelas soluções tecnológicas existentes”*.

5.4.4.2 Sobre tal ponto, o item 1.4 do Anexo B do Edital descreve o seguinte:

##### 1.4 SOLICITAÇÃO DO SERVIÇO

a. Solicitação de serviço, com apresentação ao usuário dos seguintes dados:

- número identificador da solicitação, gerado automaticamente;
- USUÁRIO solicitante;
- data e hora da solicitação;
- endereços de origem e de destino;
- motivo da solicitação;



- distância do percurso estimada, calculada automaticamente considerando os endereços de origem e destino;
- nome, contato e foto (desejável) do motorista;
- placa e modelo do VEÍCULO designado para o atendimento;
- tempo estimado para a chegada do VEÍCULO ao endereço de origem, calculado automaticamente;
- imagem geoprocessada do percurso do VEÍCULO desde a aceitação da solicitação do serviço até a chegada ao endereço de origem, em tempo real;
- tempo estimado para a chegada do VEÍCULO ao endereço de destino, calculado automaticamente;

5.4.4.3 Para garantir a execução correta do serviço, sem expor o usuário a dificuldades operacionais e garantir a gestão do serviço, a administração julga estritamente necessária a disponibilização mínima de dados na aplicação web.

5.4.4.4 Importa-se registrar que todos dados exigidos para a plataforma web estão disponíveis no aplicativo móvel das empresas intermediados de serviço de transporte terrestre, o que mostra que todos os dados que devem ser apresentados são de domínio das prestadoras deste serviço.

5.4.4.5 Como a solicitação pode ser feita pela plataforma web ou pelo aplicativo mobile, todos os dados que são apresentados em uma solução tecnológica devem estar disponíveis na outra, de forma a possibilitar o uso do serviço independente do canal de solicitação.

5.4.4.6 Sobre a alegação de que *“são exigidas diversas informações que não são fornecidas nas soluções tecnológicas existentes das empresas intermediadoras de serviços de tecnologia”*, informa-se que será aberto prazo de 60 (sessenta) dias para adequação da solução, conforme prevê item 10.1 do Anexo I do Edital.

#### 5.4.5 V) Instrumento de Medição de Resultado – IMR – Anexo D do TR

5.4.5.1 A impugnante também argumenta que o Instrumento de Medição de Resultado – IMR guarda metas extremamente severas e que a UBER não presta serviço de transporte, mas de intermediação.

5.4.5.2 O objetivo da contratação é claramente proporcionar o transporte de servidores para atividades administrativas como reuniões, capacitações, eventos entre outros muito corriqueiros entre os órgãos e entidades da APF. Tal serviço, quando utiliza-se de uma intermediadora, não pode ser realizado sem o meio de transporte, qual seja: motorista e veículo aptos a transportar.

5.4.5.3 A intermediação possui portanto o claro objetivo de transportar promovendo a ligação entre o meio de transporte (incluídos o motorista e o usuário) e o usuário que deseja ser transportado do ponto de origem para o ponto de destino.

5.4.5.4 A Administração Pública não pode se furtar da exigência dos tempos exigidos nas alíneas supra sob pena de se perder a eficácia do transporte, ou seja, atraso em reuniões e compromissos.

5.4.5.5 O Governo deve exigir sim a qualidade da prestação do serviço, sobretudo quanto ao quesito da pontualidade e a empresa contratada deve, por seus mecanismos próprios de gestão, garantir tal qualidade.

5.4.5.6 No mesmo sentido, há previsões de glosas e controle de qualidade dos serviços conforme previsto no Anexo D – Instrumento de Medição de Resultados – IMR, justamente para garantir que o prestador, seja ele de qual natureza for, proporcionará os meios de transporte com qualidade.

#### 5.4.6 VI) Prova de conceito – PoC – Anexo E

5.4.6.1 Os Requisitos de Disponibilidade presentes nos Itens 7, 8 e 9 do Anexo E do Edital do Pregão Eletrônico nº 04/2018 previam o seguinte:

##### Requisitos de Disponibilidade

7 - Disponibilidade da solução tecnológica mínima de 99,5% (noventa e nove inteiros e cinco décimos por cento) do período de tempo utilizado para aplicação da PoC.

8 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente ao mínimo de 0,5 (zero vírgula cinco) segundos para 100 (cem) usuários simultâneos solicitando serviços na aplicação web.

9 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente ao mínimo de 0,5 (zero vírgula cinco) segundos para 100 (cem) usuários simultâneos solicitando serviços no aplicativo mobile.

10 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente ao mínimo de 0,5 (zero vírgula cinco) segundos para 30 (trinta) usuários simultâneos aprovando serviços na aplicação web.

11 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente ao mínimo de 0,5 (zero vírgula cinco) segundos para 30 (trinta) usuários simultâneos aprovando serviços no aplicativo mobile.

5.4.6.2 O Anexo E do Termo de Referência do Pregão 01/2019 prevê o seguinte:

##### Requisitos de Disponibilidade

7 - Disponibilidade da solução tecnológica mínima de 96% (noventa e seis por cento) do período de tempo utilizado para aplicação da PoC.

8 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente até 5 segundos para 25 solicitações de serviços (corridas) na aplicação web.

Entende-se por solicitação de serviço, o registro da solicitação de corrida no servidor e o início da busca dos motoristas. Não é o retorno do motorista que irá executar a corrida.

9 - Desempenho medido por tempo de resposta (RESPONSE TIME TESTING) correspondente até 5 segundos para 25 solicitações de serviços (corridas) no aplicativo mobile.

Entende-se por solicitação de serviço, o registro da solicitação de corrida no servidor e o início da busca dos motoristas. Não é o retorno do motorista que irá executar a corrida.

5.4.6.3 Tais valores foram, portanto, revisados e reajustados para evitar a frustração de competitividade do certame, entretanto, entendemos que os valores nos itens devem continuar os mesmos, no sentido de garantir um mínimo de qualidade quanto à disponibilidade do sistema.

#### 5.4.7 VII) Limitação das despesas

5.4.7.1 A restrição de uso do serviço mediante limite de saldo deve ser disponibilizada no sistema da contratada, abrangendo assim a plataforma web e o aplicativo mobile. Essa funcionalidade é comumente nomeada como “centro de custo” e é uma exigência comum do mercado empresa para empresa, haja vista que possibilita o controle de gastos por centro de custo pelo gestor do serviço.

#### 5.4.8 Quanto à restrição indevida da competitividade

5.4.8.1 Visto que os quesitos impugnados foram definidos em função da necessidade da Administração, calcada em justificativas e em observância ao que o mercado tem a ofertar, e que se alterados, como pretende a impugnante, privilegiaria a si própria em detrimento de outros competidores concluímos não haver necessidade de modificação do edital ou de seus anexos.

5.5 Por último, **quanto ao questionamento da exigência do Balanço Patrimonial**, que segundo a Impugnante “*implica na abertura de segredos industriais e estratégias comerciais que pode prejudicar a atividade da impugnante e, que para a comprovação dos índices de Liquidez Geral, Liquidez Corrente e Solvência Geral não demanda a apresentação do balanço patrimonial, sendo a exigência desnecessária, requerendo que sejam admitidos outros documentos para demonstrar a saúde financeira da empresa*” registramos o que segue.

5.5.1 Primeiramente, cabe registrar que a exigência está prevista no art. 31, inciso I, da Lei 8.666/93, que rege as licitações e contratos e aplica-se também ao Pregão, senão vejamos:

*“Art. 31. A documentação relativa à qualificação econômico-financeira limitar-se-á a:*

*1 - **balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social**, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta;(grifamos)”*

5.5.1.1 Como se observa, a lei determina que a documentação para comprovar a qualificação econômico financeira **limitar-se-á**, ou seja, não se pode ir além do que determina a lei, mas também não se pode excluí-la, haja vista sua importância na apuração dos índices contábeis para análise da real situação econômica financeira da licitante, aliás, há vedação à sua substituição.

5.5.2 Depois, o balanço patrimonial e as demais demonstrações contábeis são aqueles já previstos na legislação comercial e societária como de elaboração e publicação obrigatória, cabendo apenas a administração, quando da elaboração do Edital, esclarecer as formas de aceitação dessa documentação, considerando os prazos legais impostos às empresas de acordo com a sua formação societária, a exemplo do que prevê a Lei 11.638/2007, com relação à publicação do Balanço Patrimonial das sociedades de capital aberto.

5.5.3 É de se ressaltar que, com o advento do SICAF, a apresentação do balanço como documentação de habilitação se mostrava desnecessária já que os índices contábeis já estavam demonstrados, evidenciando apresentação prévia do balanço quando do cadastramento ou de sua atualização.

5.5.3.1 Não obstante, o novo modelo do SICAF 100% Digital não traz os índices calculados, cabendo ao Pregoeiro munido das informações, o cálculo dos índices contábeis.

5.5.4 Desta forma, é descabido o pleito da licitante de não envio do documento sobre a alegação de violação de “segredos industriais” ou qualquer outro argumento.

## 6 DA DECISÃO

6.1 Pelos motivos elencados, resta comprovado que não assiste razão à Impugnante, na medida em que todos os requisitos questionados pela Uber do Brasil Tecnologia Ltda., não limitam e tampouco frustram a participação de empresas prestadoras dos serviços que atuam no segmento de que trata o objeto do Pregão Eletrônico nº 1/2019, desta forma **DECIDE-SE PELA IMPROCEDÊNCIA** da impugnação apresentada, razão pela qual não há qualquer revisão a ser feita no Edital do Pregão Eletrônico nº 1/2019.

Brasília, 24 de janeiro de 2019.

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