

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

DECISÃO DA IMPUGNAÇÃO N.º 6

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Do instrumento interposto

1.1.1. Trata-se de impugnação apresentada em 27 de junho de 2018, pela COOPERATIVA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO – COORPETRAN 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 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. Em síntese, alega a Impugnante que no instrumento convocatório constam situações “impeditivas de uma efetiva concorrência”.

2.2. Finaliza requerendo que:

“2) DS PEDIDOS

Ante o exposto, requer seja acolhida a presente impugnação por completo para que seja anulado o edital licitatório, para seja parcelado o objeto em lotes, seja realizado estudo que viabilize mecanismo de comparação dos diferentes custos e formação de preços e respectivas tributações, das várias formas de transporte, algo obrigatório para comparação objetiva de propostas e certame sem restrições e sem violação de isonomia, de forma que cooperativas e locadoras que possuem veículos, motoristas e aplicativos e podem fazer o serviço remunerado por demanda possam participar do certame, inclusive, sem restrição de atestado de capacidade técnica contendo aplicativo, por ser esse um item a ser verificado em aceitação de proposta.”

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 definido 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. Em relação à QUALIFICAÇÃO TÉCNICA exigida no Edital:

4.3.1. Análise e manifestação da CGEST/CENTRAL:

“A contratação visa, em primeiro lugar, favorecer o interesse público, buscando o atendimento adequado das necessidades dos órgãos participantes do certame a um custo menor, preservando a isonomia e a ampla concorrência dos possíveis licitantes, dentro do modelo proposto.

Nesse sentido, cumpre esclarecer ainda, que o lote que compõe o Edital foi composto de forma a favorecer a mais ampla concorrência, sem comprometer os objetivos pretendidos com a contratação.

Ressalta-se que o agrupamento de órgãos no mesmo lote foi estruturado para, além de aproveitar os benefícios do ganho de escala, não prejudicar a ampla concorrência entre os possíveis licitantes, atendendo a demanda da maior quantidade possível de órgãos.

Pretendeu-se que a concorrência entre os prestadores fosse a maior possível, vez que durante o planejamento da contratação buscou-se - além de construir um modelo eficiente e vantajoso para os órgãos da Administração Pública Federal - possibilitar a participação no certame do maior número possível de empresas que prestam os serviços de transporte de passageiros (agenciadoras de táxi, STIP, locadoras, cooperativas) dentro do modelo construído.

O conjunto de bens e serviços dirigido a uma única finalidade é a base fundamental para a sua indivisibilidade. Consequentemente, por motivos outros além da economicidade, celeridade, e finalidade, a indispensabilidade pelo nexo de correlação entre o todo e o fim circunstanciam a necessidade por um lote único. Deverá haver um casamento entre o fim proposto e o serviço prestado.

O desmembramento, em princípio, ensejaria dificuldade quanto a este indispensável nexo, pois, as empresas trabalham de formas distintas, o que prejudicaria o planejamento, a celeridade e a gestão pelo contratante, além de duplicação de esforços para sua implementação.

Além disso, o § 1º do art. 23 da Lei nº 8.666/93 é expresso ao prescrever que os serviços serão divididos quando a técnica e a economicidade sejam viáveis. Em outro sentido, possível lesão à economicidade, é viável a indivisibilidade do serviço, não se afigurando qualquer lesão à competitividade.

Há, assim, indispensável necessidade desse nexo finalístico entre o serviço prestado para os diversos órgãos e a solução (aplicativo mobile e aplicação web) que o que o compõe para se evitar qualquer lacuna ou espaçamento que caracterize desordem ou desorganização na sua gestão. Sem dúvida que o fracionamento visa ampliar a competitividade, contudo, possível somente quando a obrigação ou o objeto permita.

A correlação dos itens em um único lote, desde que justificado pelo contexto e fato, cuja quebrantabilidade em itens gerasse prejuízo na finalidade afasta a possibilidade de restrição indevida à competitividade.

Com ancora nessa premissa, no que tange ao do transporte de servidores, objeto do Pregão 04/18, salientamos que entre os objetivos pretendidos com esse modelo estão a redução de esforços administrativos na gestão de contratos e a redução nos custos que incidem sobre os preços praticados pelos diversos fornecedores. Tanto os órgãos da administração direta (Central de Compras) quanto os órgãos da administração indireta que aderirem ao modelo licitado tratarão suas demandas e particularidades contratuais com a mesma provedoras dos serviços, inclusive com a solução já aprovada em POC, customizada e em operação.

Importante registrar a dificuldade operacional em haver mais de um prestador para atender aos serviços hoje prestados pelo TáxiGov, no modelo da centralização desses serviços na Central de Compras: mais de uma solução para ser validada e gerida, órgãos utilizando os mesmos serviços com risco de preços diferenciados uma vez que um pregão por item sujeita a valores ofertados diferentes e provável perda na economia de escala, possibilidade de diversificação na interpretação e aplicação de regras contratuais para cada solução contratada. Ressalte-se ainda que não haveria como impedir que um mesmo fornecedor fosse vencedor de diferentes lotes, pois não há justificativa plausível para tal impedimento.

Com a eventualidade de mais de um fornecedor, perde-se a possibilidade de nítida desoneração burocrática, além da diminuição do risco de desorganização, maior possibilidade de se atingir o fim almejado, redução do comprometimento operacional e, conseqüentemente, possibilidade de êxito na pretensão da Administração.

Outrossim verificamos que quase todos os editais divulgados para esse tipo de serviço contemplaram um fornecedor único, ou seja, a praxe do mercado é trabalhar com único prestador contratado, sem que houvesse prejudicado a competitividade face ao número de empresas participantes.

Muitos dos editais analisados, como os de São Paulo (Prefeitura e Estado), por exemplo, foram bem concorridos e com demandas de quilometragem bem maior do que a do TáxiGov, o que demonstra boa capilaridade dos atuais prestadores do mercado, tanto no segmento do táxi como em outros modais.

Ressalta-se, ainda, as demandas governamentais para os serviços de transporte de servidores, em suas diversas esferas sensibilizam pequena parcela na capacidade operacional individual dos prestadores, cujo maior demandante é a própria sociedade que tem sido tempestivamente atendida, o que afasta a afirmação de “MONOPÓLIO – OBJETO JURIDICAMENTE IMPOSSÍVEL”. Mais do que isso, o mercado de transporte urbano, além de ser atendido por diversos fornecedores, é um ambiente mercadológico que tende ao modelo concorrencial tanto pela quantidade de consumidores (particulares, empresas e setor público), quanto pela capilaridade e quantidade de fornecedores (motoristas de táxi, empresas de transporte terrestre urbano, particulares por meio dos aplicativos – STIP), a ação da escolha de um único fornecedor para o transporte de servidores públicos federais do Poder Executivo no Distrito Federal buscando a padronização e melhores condições de gestão deste serviço, não afetar o mercado, muito menos mudará a sua tendência de mercado concorrencial, onde, por definição, são oferecidos bens semelhantes por diversos fornecedores para um número também grande de compradores e onde nenhum desses atores possui força suficiente para determinar o preço dos bens. Portanto, cabe falacioso o argumento da impetrante.

Entendemos ainda que, considerando-se os objetivos pretendidos nesta licitação, não é possível atender plenamente todos os interesses, muitas vezes conflitantes, de empresas de transporte de passageiros que não possuem capacidade para ofertar os serviços previstos, tal qual foram definidos, vez que fosse essa a premissa, isso decerto favoreceria essas empresas, mas traria prejuízos à Administração Pública, pois, caso o objeto fosse separados por lote, a gestão dos contratos resultantes dessa divisão seria mais complexa (mais de uma solução e mais de um contrato para administrar) e a

utilização do modelo “quebrado” culminaria em custos maiores para a Administração, considerando-se, ainda, o prejuízo adicional causado pela perda de escala.

A contratação do serviço para diversos órgãos têm o condão de resultar em contratação com preços menores para os órgãos participantes, em decorrência de fatores como a utilização da infraestrutura de somente uma prestadora e do ganho de escala, tendo em vista que o número de viagens demandadas pelos contratantes, agrupados numa contratação conjunta, tem o potencial de ampliar consideravelmente a atratividade e a competitividade entre os licitantes, exercendo considerável pressão para a redução dos preços.

Diante do exposto, entendemos que o modelo construído não contraria a legislação mencionada, considerando-se que o objeto licitado visa atender o interesse da Administração Pública, por meio de uma contratação eficiente e vantajosa para os órgãos participantes; que a isonomia e a ampla concorrência entre os possíveis licitantes do certame foi resguardada; e que o agrupamento de órgãos em lote único está justificado pela economicidade, em decorrência, principalmente, do ganho de escala; o que não afronta, por exemplo, o preconizado no item 9.3 do Acórdão 1.223/2017, citado pela requerente, já que a contratação de serviços de forma global poderá ser feita a fim de **evitar perda de economia de escala** e, a redução dos gastos públicos por meio do ganho advindos dessa economia é um dos objetivos desta licitação.

Por fim, a aquisição em um único lote traz, no caso, mais vantagens e benefícios para a Administração Pública, garantindo melhores condições para a realização do objeto com qualidade sem sofrer solução de continuidade.

Com relação à exigência nos atestados de qualificação técnica, informamos que a comprovação de experiência na prestação do serviço de transporte mediante o uso de solução tecnológica (aplicação *web* e aplicativo *mobile*) nas certidões pretende assegurar nível adequado de garantia da execução na forma estabelecida no Termo de Referência - TR.

A lei 8.666/93 em seu artigo 30, II, dispõe que: “A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a: (...) II – **comprovação de aptidão para desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação**, e indicação das instalações e do aparelhamento e do pessoal técnico adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada um dos membros da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos”. (grifos nossos)

Este inciso deve ser interpretado conjuntamente com o § 3º do mesmo artigo, a saber: “Será sempre admitida a comprovação de aptidão através de **certidões ou atestados de obras ou serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior**”. (grifos nossos)

Vejamos, ainda, o previsto no art. 37, XXI da CF: “ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, **o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações**”. (grifos nossos)

Assim sendo, quando tratamos da capacidade técnica, devemos considerar que os requisitos devem ser especificamente atrelados ao objeto da contratação, de maneira a atender plenamente a necessidade da Administração.

Vejamos agora o objeto da licitação definido no Termo de Referência:

“1. OBJETO

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.

1.2. A licitante contratada deve disponibilizar solução tecnológica para a operação e a gestão do serviço em tempo real, por meio de aplicação web e aplicativo mobile, conforme requisitos e funcionalidades especificadas neste TR. (grifos nossos)

1.3. O quantitativo global estimado especificado no TR é de 6.097.452 (seis milhões, noventa e sete mil quatrocentos e cinquenta e dois) quilômetros, o que equivale a um montante total de R\$ 20.121.590,68 (vinte milhões, cento e vinte e um mil quinhentos e noventa reais e sessenta e oito centavos), considerado o preço de referência de R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos) por quilômetro e um percurso médio de 11,9 (onze inteiros e nove décimos) quilômetros por viagem, para um período de 12 (doze) meses..... “

Realizando um simples cálculo matemático de divisão total da quilometragem estimada pelo percurso médio e o resultado obtido por 12 ($6.097.452 : 11,9 = 512.390,92 : 12 = 42.699,24$) chegamos a uma quantidade aproximada de 42.699 viagens mensais a serem solicitadas e executadas por meio de aplicativo mobile e aplicação web.

Assim sendo, quando tratamos da capacidade técnica, devemos considerar que os requisitos devem ser especificamente atrelados ao objeto da contratação, de maneira a atender plenamente a necessidade da Administração.

A exigência definida em atestados, os quais podem ser somados, relativa à qualificação técnica nos itens 10.6.1 1 e 10.6.1.1 (2.000 viagens/mês) é de menos de 5% (cinco por cento) do total a ser executado mensalmente, e quanto falamos de viagens executadas com aplicativo (500) esse percentual reside em pouco mais de 1% do total da prestação dos serviços, conforme 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.”.*

Esse número é o mínimo que a Administração poderia exigir para se ter um serviço de qualidade, vez que a tecnologia é parte integrante e imprescindível na prestação do serviço de transporte de servidores.

Se levarmos em conta que as licitações anteriormente realizadas para contratação de transportes de servidores (e que geralmente eram prestadas por empresas locadoras de veículos) tinham, geralmente, uma franquia mensal de 1.500 quilômetros por veículo, e que em cada corrida percorria-se, em média, 7,8 quilômetros, conclui-se que eram realizadas aproximadamente 192 corridas por mês por veículo. Ou seja, basta que a empresa tenha tido 3 veículos prestando serviços com utilização de aplicativos, por somente um mês, para que a exigência editalícia seja satisfeita.

Dispensar a experiência de um quantitativo mínimo de corridas realizadas por aplicativo para atendimento a uma demanda de viagens tão relevante seria negligência por parte da Administração, vez que a POC não tem o objetivo de aprovar uma solução já existente, mas validar suas funcionalidades com as exigências definidas no Termo de Referência.

Outrossim, como deve ser de conhecimento da impugnante, os processos de atendimento e gestão de corridas, bem como todos os outros processos derivados da prestação de serviços de transportes com uso de aplicativos são significativamente diferentes de uma operação sem o uso de tecnologia, exigindo alterações na atuação não só de seus profissionais diretamente alocados na operação como também dos motoristas. Ou seja, a simples existência de uma solução tecnológica (sem que ela tenha sido testada, utilizada, aprimorada e validada na prática, em situação real de uso, em volume compatível com o objeto da licitação) não é condição suficiente para garantir que a administração será suprida de maneira confiável e adequada em suas necessidades.

Não é objetivo da POC medir em situação real de uso a capacidade simultânea da licitante em atender viagens solicitadas ou se ela é capaz de realizar 500 corridas/mês. Essa condição vem a ser comprovada mediante a apresentação dos atestados de capacidade técnica nas exigências alusivas à habilitação.

Obviamente, não pode a Administração se furtar a definir, no Termo de Referência e no Edital, exigências que, eventualmente, requeiram alguma adequação dos fornecedores, não podendo, simplesmente, se curvar ao que determinado fornecedor tem como características na prestação do serviço, ainda mais quando a dispensa de tal exigência poderia colocar em risco o resultado da licitação sendo vencida por provável fornecedor que não passaria na POC, tornando o processo licitatório mais oneroso e moroso.

Ressalta-se que diversos tipos de fornecedores podem atender a necessidade da administração de deslocamento de seus servidores, e entendemos que a exigência de qualificação técnica aqui colocada é mínima para abarcar empresas que, inclusive, tem pouco tempo de atuação no ramo.

4.4. Em relação ao PAGAMENTO (TRIBUTAÇÃO/RETENÇÃO DOS IMPOSTOS):

4.4.1. Análise e manifestação da CGEST/CENTRAL:

“Os documentos usualmente exigidos para fins de pagamento são a nota fiscal ou fatura, discriminando os serviços prestados. Trata-se de obrigação tributária acessória, e que inclusive pode ser sanada de outras maneiras (desde que admitidas pela legislação tributária aplicável à empresa e seu ramo de atividade). Ressalte-se que a definição/regulamentação quanto aos tributos devidos por determinada empresa e respectivas obrigações (principais e acessórias) é estabelecida pelos órgãos competentes, com

destaque para a Secretaria da Receita Federal do Brasil - SRFB, no âmbito federal, e da Secretaria de Estado da Fazenda - SEF, no âmbito do DF.

O objeto a ser contratado, pela possibilidade de ser atendido por diferentes tipos de empresas, com regime jurídico e fiscal específicos (locadoras, cooperativas, agenciadoras, STIP) tem sua natureza tributária diversificada e o regramento legal para faturamento e tributação varia de acordo com a situação fiscal de cada licitante, não sendo o edital o instrumento competente para disciplinar todas as possíveis situações de faturamento dos serviços.

Assim, relativamente aos tributos, serão observadas a legislação e normas vigentes aplicáveis à licitante vencedora que poderá vir a ser contratada, a qual deverá emitir documento fiscal inerente à sua natureza, devendo os órgãos e entidades da APF, na condição de substitutos tributários, realizarem a retenção e recolhimento quando do pagamento dos serviços realizados.

Ademais, não se pode *ex-ante*, considerando que os diversos tipos de fornecedores do mercado, capazes de fornecer o objeto de tal certame, estabelecer todas as inúmeras formas de tributação possíveis, isso só poderá ser realizado a partir do conhecimento do licitante vencedor e de suas obrigações tributárias.”

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 COOPERATIVA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO – COORPETRAN 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)