

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

DECISÃO DA IMPUGNAÇÃO N.º 7

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Do instrumento interposto

1.1.1. Trata-se de impugnação apresentada em 25 de junho de 2018, pela empresa NOVA TRANSPORTES E LOC DE VEÍCULOS RIRELLI – ME. 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 “a disposição editalícia vai em desconformidade do ordenamento jurídico e, sobretudo, com os certames desse jaez, consoante demonstraremos a seguir.”:

2.2. Finaliza requerendo que:

“Por todo o exposto, é a presente impugnação para requerer:

1. Conhecimento, processamento e julgamento da presente **IMPUGNAÇÃO**, realizadas todas as adaptações necessárias: Edital, Termo de Referência, Anexos, sob pena de infringir em indevida e ilegal restrição à competitividade;

2. Por fim, que o Pregão Eletrônico SRP N.º 4/2018 seja suspenso, em razão das irregularidades demonstradas na presente peça, para as devidas e necessárias retificações;

3. Não sendo provido o seu pleito, que a presente impugnação seja submetida a autoridade superior para análise e decisão.”

3. DO PREGÃO ELETRÔNICO Nº 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. Assim, passa-se a análise da peça impugnatória apresentando a análise e manifestação da CGEST/CENTRAL:

‘1 Primeiramente, merece registro os equívocos nas afirmações da empresa apresentados nas afirmações constantes do primeiro e do último parágrafo do item **II – DO OBJETO DO PREGÃO** do documento de impugnação:

a. No primeiro, o correto é afirmar que o objeto licitatório 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 apresentado no subitem 1.1.2. do Edital de Licitação;

b. No último, não há que se falar em “...será considerada vencedora, a proposta que ofertar o maior percentual de desconto dobre a tarifa fixada em Edital – Termo de Referência”, conforme depreende-se do modelo de proposta apresentado no Anexo IV do edital de licitação – nela não há referência a percentual.

2 Quanto à letra **A) DO IMPEDIMENTO À LIVRE CONCORRÊNCIA** do item **III – DO MÉRITO DA IMPUGNAÇÃO**, ressaltamos que é necessidade imperiosa e imprescindível dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal – APF que os serviços sejam executados mediante disponibilização pela licitante contratada de solução tecnológica para a operação de gestão do serviço em tempo real, por meio de aplicação *web* e aplicativo *mobile*, conforme estipulado no subitem 1.2 do Edital de Licitação.

3 A empresa impugnante, como deve ser, conhecedora do mercado fornecedor de transporte de pessoas, certamente também deve reconhecer a importância do uso das tecnologias na gestão e operação do serviço de transporte. Aliás, esta importância está estabelecida para qualquer setor e em nível global.

4 Os subitens 3.1. a 3.7. do Termo de Referência e o Resumo Executivo do Relatório Projeto TáxiGov 2.0, ambos anexados ao Edital de Licitação, demonstram claramente as necessidades da APF e os resultados já alcançados com a implantação de serviço de transporte operado e gerido de forma semelhante ao estabelecido neste certame.

5 Também é importante ressaltar que todas as exigências de qualificação técnica exigidas na fase habilitatória do certame, subitens 10.6. a 10.6.5. do Edital de Licitação, visam garantir que o licitante comprove aptidão para o desempenho do serviço em características, quantidades e prazos com o objeto e demais disposições editalícias.

6 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)

7 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)

8 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)

9 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.

10 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.

“

11 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.

12 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 de Administração.

13 A exigência definidas 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.”.*

14 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.

15 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.

16 Não faz parte 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.

17 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.

18 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.

19 A Prova de Conceito – PoC exigida nos itens 7.1. a 7.5. do Termo de Referência anexado ao Edital de Licitação objetiva a verificação de preliminar de funcionalidades e requisitos mínimos da solução tecnológica a ser fornecida pelo licitante, para depois, se necessário, realizar as necessárias alterações depois de contratada e antes do início da prestação dos serviços.

20 Apesar da farta citação a dispositivos legais, a entendimentos de especialistas em licitação ou decisões do Tribunal de Contas da União – TCU, a argumentação da impugnante não é suficiente para demover esta Central de Compras da legalidade e regularidade das disposições impugnadas e, portanto, sendo dada continuidade normal ao processo licitatório.

21 Relativamente à letra **B) DA OBRIGATORIEDADE DO COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES – AFRONTA A LEI Nº 12.965/2014 do III – DO MÉRITO DA IMPUGNAÇÃO.**

22 As disposições estabelecidas no TR não violam ou infringem qualquer dispositivo legal ou normativo vigente, inclusive a Lei 12.965/2014 citada na manifestação dessa NOVA TRANSPORTES.

23 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. Dessa forma não há que se falar em inviolabilidade de informações quando em deslocamento por ordem e necessidade da Administração.

24 Assim, não há oponibilidade de sigilo de dados à Administração se é esta, por intermédio de seu servidor ou empregado, que demanda o serviço.

25 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.

26 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.

27 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.

28 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.

29 Por fim, 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.

30 Relativamente à letra C) DOS CUSTOS E DA FORMAÇÃO DE PREÇOS

31 O preço de referência de R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos) por quilômetro utilizado para definição do montante total estimado especificado no item 13 acima, observadas as disposições da IN SLTI nº 5/2014, da antiga Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do MP, foi obtido a partir da mediana extraída de licitações do Distrito Federal conforme quadro abaixo:

Preço de Referência – Transporte Terrestre de Servidores Valores por Quilômetro Rodado Distrito Federal						
Item	Vigência Contrato	IN 5/2014	Órgão/Entidade	Valor Referência (R\$)	Valor Resultado Licitação (R\$)	Objeto
1	30/11/2018	Art. 2º Inciso II	EPL	4,63	4,51	Serviço de agenciamento de transporte terrestre para atender os profissionais e colaboradores, exclusivamente a serviço da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, com emprego de ferramenta de gestão, por meio de Táxi, Locadoras ou Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiro baseado em Tecnologia e Comunicação de Rede – STIPs.
2	07/11/2018	Art. 2º Inciso II	Infraero	3,22	3,21	Contratação de Serviços de agenciamento de transporte terrestre por demanda.
3	26/10/2018	Art. 2º Inciso II	APF(TáxiGov)	3,88	3,3	Serviço de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos da APF.
4	19/11/2018	Art. 2º Inciso II	Terracap	2,96	2,11	Contratação dos serviços de táxi ou veículo que preste serviço similar para o transporte de empregados e colaboradores.
5	28/09/2018	Art. 2º Inciso II	TJDFT	3,50	3,49	Serviço de agenciamento de transporte terrestre dos servidores, empregados e colaboradores a serviço.
Média				3,64	3,32	
Mediana				3,50	3,30	

32 O item **21.11 do edital versa sobre** os casos de eventuais atrasos de pagamento por parte da Administração e a fórmula para atualização financeira, não tendo a regra deste subitem a obrigação de disciplinar sobre retenção tributária, conforme alega a impugnante.

33 No tocante à ausência do disciplinamento tributário alegado pela Nova Transportes, temos a informar que 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.

34 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.

35 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.

36 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.

37 Relativamente à letra D) **IRREGULARIDADES COMETIDA PARA A CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS – Exigência de aplicativo somente na Contratação**

38 Entendemos que os itens discorridos na alínea “A” e demais já refutam as argumentações da impugnante propugnadas na alínea D.”

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 NOVA TRANSPORTES E LOC DE VEÍCULOS RIRELLI – ME. 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)