

SENHORA PREGOEIRA GILNARA PINTO PEREIRA
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
E-mail: central.licitacao@planejamento.gov.br

PREGÃO ELETRÔNICO - SRP Nº 01/2019

COOPERATIVA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO – COOPERTRAN LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 00.691.905/0001-55, com sede na Rua Topazio, 123, Jardim Vila Andresa, Congonhas – MG, CEP 36.415-000, vem perante Vossa Senhoria, respeitosa e tempestivamente, nos termos do artigo 18 do Decreto nº 5.450/2005, formular IMPUGNAÇÃO em face do edital da licitação em referência, pelos fundamentos de fato e de direito que passa a expor.

=====

1. DAS RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO

=====

Os itens 1.1 e 1.2 do edital assim tratam do objeto licitado:

“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. Será assegurado à CONTRATADA a cobrança do valor de 2 (duas) vezes o quilômetro rodado contratado nas corridas realizadas até 2 (dois) quilômetros.

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.

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 informado na Proposta de Preços, à exceção da cobrança assegurada no 1.3.1.

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.”.

Aparentemente, um edital aberto a vários formatos de transporte, mas que no fundo tem a nítida pretensão de levar à contratação de uma empresa de tecnologia, que irá dissimular transporte dentro de um serviço de tecnologia, em um cenário de problemas vários, inclusive, pela impossibilidade de comparar objetivamente propostas desses diferentes modelos de “transporte”.

Observe-se, desde logo, que não consta planilha para comparação objetiva, igualitária, justa e transparente, entre os licitantes, com seus respectivos detalhamentos de custo e formação de preços, inclusive, que tributos estão ou não incluídos em seus serviços.

Não se sabe a estranha razão pela qual, ao contrário de todos os outros editais do Ministério e os outros órgãos federais, onde constam planilhas comparativas para que os licitantes informem seus custos e respectivos tributos, **somente nesse projeto do TaxiGov não se pede esse detalhamento.**

Talvez porque todos sabem que os aplicativos conhecidos jamais informarão que não estão recolhendo tributos sobre a parte de transporte, como deveria ser, de modo que dizem que se tributa a parte deles, alegam que existe uma figura chamada de “nota de débito” da parte do transporte (que não é documento contábil/tributário em regra alguma), se oculta o custo da tributação da parte de transportar e se vence uma licitação com ilícito tributário, já que depois a Administração também não cumpre a sua obrigação de reter na fonte os tributos devidos sobre o total dos valores das corridas.

Porque é notório que isso vem ocorrendo e vai continuar ocorrendo, já que, ao contrário do que chegou a constar do edital do TaxiGov 2.0, de que a retenção da fonte seria sobre todo o valor faturado, da corrida, agora o edital do TaxiGov 3.0 é enxuto ao prever que:

“21.12. Quando do pagamento, será efetuada a retenção tributária prevista na legislação aplicável”.

Em resumo, porta aberta para retenção apenas sobre a parte de agenciar, por exemplo, não sobre transportar, que é serviço distinto e compõe a maior parte do valor da despesa pública.

Note-se o que consta do termo de referência:

“11.5. Efetuar as retenções tributárias devidas sobre o valor da Nota Fiscal/Fatura ou Documento Fiscal competente e legal fornecido pela CONTRATADA, em conformidade com o item 6 do ANEXO XI da IN nº 05/2017”.

Assim, se a nota fiscal de uma empresa de tecnologia especifica valores apenas de seu “agenciamento”, não estará ocorrendo retenção alguma sobre a parte do transporte.

Isso é burlar a obrigação do artigo 64, caput e § 1º, da Lei nº 9.430/96, de retenção sobre qualquer despesa pública e com esse dever sobre o ente público.

Então, esse problema que se reflete no contrato, nasce ainda na licitação.

Ninguém compreende como licitantes formam seus preços no pregão, todos “chutam” os valores que bem entendem, a disputa é totalmente obscura e esquece-se do que o MPDG e o TCU tanto alertam em outros casos: **planilha de custos e formação de preços é base de comparação objetiva de propostas na disputa e instrumento essencial à futura gestão do contrato, inclusive, para parte tributária e para averiguação de custos em um eventual pedido de reequilíbrio.**

E o fato é que ainda mais com essa ideia plantada arditosamente aos quatro cantos, de que deve ser aceita uma tarifa dinâmica, agora, ainda mais é que não se sabe como um valor global pode ser comparado a outro.

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

*“ANEXO XI
DO PROCESSO DE PAGAMENTO
(...)*

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

(...)

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

(...)

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

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

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

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

Sobre quais parâmetros haverá retenção na fonte? (isso impacta na formação de preço).

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

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

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

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

Sem isso tudo resolvido não se consegue obedecer, ainda, à imposição de que o edital da licitação estabeleça os critérios de aceitação das propostas, não apenas dentro do que é

detalhado no artigo 40, inciso VIII, da Lei nº 8.666/93 (“critério para julgamento, com disposições claras e parâmetros objetivos”), bem como nos artigos 3º, inciso I, 4º, inciso X, da Lei nº 10.520/2002 e no artigo 25, § 5º do Decreto nº 5.450/2005.

É de se perguntar, ainda, a quem administra e tem o dever de fiscalizar entes da Administração Pública Federal como podem admitir uma armadilha de potencial jogo de planilha por trás da chamada tarifa dinâmica (vencido um pregão com valor X de km rodado e X de valor global, a Administração jamais conseguirá saber, realmente, qual será o valor praticado e qual o valor real pelo qual o contrato será executado). Uma contratação 100% no escuro.

Impressiona a propagação, inclusive perante órgãos de controle, para que compactuem com ilícitos, que isso fique em aberto, sendo impressionante este único contrato da Administração Pública no Brasil em que o valor unitário é fixo apenas para julgar o pregão, mas depois entra-se no “faz de contas”, pois no momento do contrato não será mais fixo o preço ofertado.

Não existe respaldo em lei alguma para isso.

E isso é uma forma perigosa e reprovável de se deixar alguém vencer uma licitação com preço certo, mas liberar depois o futuro contratado para fazer o que bem entender com seu preço.

Isso contraria o artigo 37 da Constituição Federal e o artigo 3º da Lei nº 8.666/93, quanto ao princípio da legalidade, posto que não há permissivo legal para tanto.

Nem se invoque que isso está respaldado por tribunal de contas, porque sabe-se, com clareza que o TCU jamais adentrou nesses meandros e em muitos outros de ilicitudes que o projeto carrega, máxima vênia, como falta de aplicação de lei sobre retenção tributária obrigatória, que não está sendo respeitada. Algo ilícito e imoral.

De outro lado, tem-se licitação de monopólio, mais uma vez, algo sem previsão na Constituição federal e nem em lei alguma.

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

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

E o edital em comento agrupa para as mãos de um só futuro contratado diversas cidades e por 5 (cinco) anos, sendo evidente que com o objeto dessa licitação criará monopólio geográfico para aquele contratado, impedindo oxigenação do mercado por 5 (cinco) anos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bastaria, para o caso, que se estabelecesse um padrão de relatórios e diferentes empresas, por lotes, por exemplo, atenderiam aos serviços, inclusive, para evitar o que tanto o TCU reiterou sobre o risco de governança quando se entrega pela Administração um contrato um só particular e se expõe a público a vergonha da imoralidade como do caso Shalom, em que o TCU viu-se obrigado a deixar aquela empresa nos serviços mesmo após detectar que no pregão houve oferta de preço irreal e que não poderia ser cumprido, no TaxiGov 2.0. Mas como apenas ela prestava todos os serviços, tudo continuou em suas mãos.

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

E agora se chega ao cerne, ao ponto dos mais cruciais: foi exatamente com o objetivo de ampliar a competitividade e gerar mais economia, que a Lei 8.666/93 estabeleceu em seu artigo 23, §1º, a obrigatoriedade de parcelamento de objeto, quando houver viabilidade técnica e econômica para tanto, o que todos sabem que existe.

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

Então há excesso dissimulado de outra maneira, com a contratação única.

Deve ser considerada a realidade do mundo, a possibilidade de que várias locadoras e outras empresas menores disputem lotes separados do mesmo serviço de transporte.

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

Importante lembrar da Súmula nº 247 do TCU:

“É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade”.

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

E no caso concreto, pelas demandas do serviço de transporte que se pretende licitar, é tecnicamente e economicamente possível a separação em itens ou lotes, visando maior competitividade dentro dos mesmos, por várias empresas.

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

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

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

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

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

No comando do item 9.3 do Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário, com a redação dada pelo Acórdão nº 1.834/2017 – Plenário, ficou consignado o dever de avaliar os “avaliação dos riscos decorrentes da centralização dos serviços em um único fornecedor e sua sustentabilidade ao longo do tempo, levando em conta, por exemplo, as possíveis vantagens do parcelamento do objeto”. E na época nem se considerou que a IN 04/2014-MPOG, para serviços com tecnologia da informação veda contratar único fornecedor.

Não foi feita essa avaliação, tanto que as justificativas, atuais, são apenas de que é necessário ter um só sistema e pronto, insistindo-se em não querer separar o certame em lotes, mesmo quando isso é possível, desde que estabelecidos os parâmetros.

Por fim, permanece uma restrição severa e direcionadora, pelos atestados, que somente podem ser obtidos por empresas de tecnologia:

“18.1.1. 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.

18.1.1.1 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.”.

Agora, há a mesma tendência de que se afastem as cooperativas de motoristas autônomos e as locadoras porque a unificação e o aumento do porte do contrato já é um fator de peso na exigência de qualificação técnica, porque não se pede apenas atestados de transporte, que já é um quantitativo considerável de corridas, mas, acima de tudo, com direcionamento pelos atestados de capacidade técnica para comprovação de 500 corridas com a utilização de aplicativo, sendo isso um direcionamento de características exclusivas (vedado pelo artigo 7º, § 5º, da Lei nº 8.666/93), para tipos de empresas que são as de centrais de atendimento de táxi e ou aquelas de aplicativos como Uber, Cabify e 99.

Uma violação evidenciada do princípio da impessoalidade, pelo afastamento de quem faz transporte e pode atender à demanda, mas tem afastamento porque não utilizou um aplicativo antes.

As locadoras e cooperativas realizam transporte há bastante tempo no Distrito Federal e por todo o Brasil mas agora não podem competir nesse certame porque se exige, desde logo, que esse transporte, que é o objeto de seu CNAE, de nada está servindo, porque não podem comprovar, desde logo, que já tenha executado serviço com essa formatação.

Trabalham com transporte de milhares de servidores públicos até em todo o Brasil.

Mas não tem acesso à competição dessa forma direcionada para aplicativo.

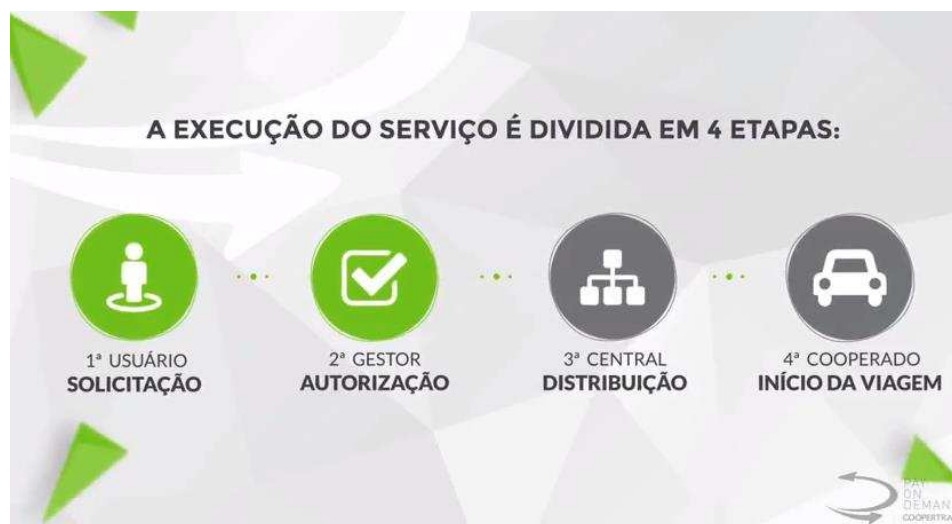
O próprio MPDG não tinha isso antes e não pode restringir o mercado, porque qualquer cooperativa e locadora, que tem comprovação por atestados de transporte, tem viabilidade de firmar contrato com uma empresa de tecnologia para adotar uma ou outra plataforma que passe no crivo de check-list de requisitos que o edital exige na prova de conceito, com o detalhamento constante do Termo de Referência e os três anexos de funcionalidades.

No caso da Coopertran, tem-se situação ainda mais emblemática: a mesma já trabalhou por anos seguidos para o Ministério do Planejamento, com os mais variados tipos de veículos, possuindo até hoje alguns veículos específicos locados.

A mesma também atende a vários outros órgãos federais em Brasília.

E também possui seu aplicativo, o Pay on Demand – PODD, do qual se ilustra uma tela:

<https://www.youtube.com/watch?v=RrVMk2A-sho>



Mas a Coopertran não tem as 500 corridas em atestados de capacidade técnica com o aplicativo, porque, simplesmente, NENHUM órgão público até hoje fez licitação e/ou contratação com essa demanda e com aplicativo.

O cenário, portanto, é restritivo, contrariando o artigo 3º, § 1º, inciso II da Lei nº 8.666/93, porque apesar de estar no seu ramo empresarial legalizado e atestado há anos, por ser algo recente e de mercado ainda não aberto, sequer houve oportunidade de atingir os quantitativos com o aplicativo.

Em suma, há restrição insuperável, que foge ainda da razoabilidade e da proporcionalidade, do artigo 2º, caput e parágrafo único, inciso VI, da Lei nº 9.784/99, que obrigam a Administração federal a ter adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público.

No caso concreto, todos sabem que isso se atende exigindo atestados de transporte na habilitação, enquanto o aplicativo, que é atinente à aceitabilidade de proposta, fica resolvido com a prova de conceito já descrita no edital.

Sem complicação e sem restrição e correto. É assim que deve ser.

Porque do contrário se começa novo potencial problema: ter ocorrido a discussão no TCU sobre o não direcionamento para taxistas, pela condição pessoal deles, mas agora, no novo edital, se voltar ao direcionamento, agora para quem já tenha executado serviços com aplicativos, quando serviços de transporte centenas empresas, locadoras e cooperativas, de portes dos mais variados, pequenos, médios ou grandes, todas essas ficando de fora. Nascendo agora o problema de direcionamento por força de aplicativo, que será o instrumental tecnológico que será aferido e sem o atendimento nem sequer se passaria à contratação.

Não é razoável e nem aceitável esse “bis in idem”: pesar na habilitação, exigindo além de transporte, que o mesmo já tenha sido de aplicativo, quando aplicativo é algo de tecnologia da informação e será aferido em etapa própria de análise de proposta do pregão.

Lembre-se que assunto de tecnologia é tratado na parte de avaliação de proposta com a prova de conceito, dos itens 7.1 a 7.5 e anexo E (ALGO DE ACEITAÇÃO DE PROPOSTA, QUE NÃO PODE SER REPLICADO NA PARTE DE HABILITAÇÃO).

Ora, em tese, qualquer cooperativa ou locadora de porte médio já poderia atender ao serviço licitado, por exemplo, comprando, alugando um sistema de gerenciamento das corridas que fosse avaliado nessa prova de conceito. Mas nem isso o edital permite, porque faz impregnar as 500 corridas com aplicativo.

Também, fecha o edital com impossibilidade de consórcio (item 6.2.5) entre uma locadora ou cooperativa e uma empresa de tecnologia, que seria outra solução, cada um com sua parte a ser avaliada.

=====
2. PEDIDOS
=====

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

1) se exija, para viabilizar comparação objetiva de propostas no pregão, que os licitantes apresentem planilhas de custos e formação de preços, com seus tributos, inclusive, da parte

do serviço de transporte, uma vez que pelo artigo 64 da Lei 9.430/96 não existe permissão para reter tributos somente sobre uma parte da despesa pública;

2) se determine que no contrato haverá retenção sobre todo o valor da despesa pública, ou seja, todo o valor das corridas;

3) se elimine a exigência de atestação de capacidade técnica com 500 corridas utilizando aplicativo, posto que para avaliação da ferramenta haveria prova de conceito;

4) se permita a possibilidade de consórcio;

5) ocorra a separação do objeto em lotes ou itens, para que se preserve o uso do poder de compra do Estado para a finalidade licitatória de desenvolvimento social e dentro do regramento legal de dever de parcelamento, para se ampliar a competitividade, já que os serviços são tecnicamente e economicamente divisíveis;

Brasília, 22 de janeiro de 2019.

José Aparecido Ferreira
Diretor-Presidente
COOPERTRAN LTDA