

ILUSTRÍSSIMA SENHORA PREGOEIRA GILNARA PINTO FERREIRA, DA CENTRAL DE COMPRAS DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO
E-mail central.licitacao@planejamento.gov.br

Referência: Edital do Pregão Eletrônico SRP nº 1/2019 - Impugnação
* Texto sem formatação, para publicação integral no Comprasnet

SINDICATO DAS EMPRESAS LOCADORAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DO DF, entidade de classe registrada no CNPJ sob o nº 07.835.482/0001-49, com sede no SCS Qd. 06 Bl. A nº 172 Edifício Jéssé Freire, 5º Andar Sl. 11, Cep 70.306-908, Brasília/DF, representada por procurador legalmente constituído, vem à presença de Vossa Senhoria, respeitosa e tempestivamente, com fundamento no artigo 18 do Decreto nº 5.450/2005, IMPUGNAR o edital referenciado, pelos argumentos de fato e de direito que passa a expor.

1. PUBLICIDADE DA ÍNTEGRA DA IMPUGNAÇÃO NO COMPRASNET

Em face do princípio da publicidade, do artigo 37 da Constituição Federal, o SINDILOC-DF requer seja a presente publicada na íntegra no Comprasnet, até para ciência e controle social e de todos os interessados, além de segurança jurídica, nos termos do artigo 2º da Lei nº 9.784/99.

2. MONOPÓLIO – OBJETO JURIDICAMENTE IMPOSSÍVEL

Respeitosamente, o SINDILOC-DF alerta que não é permitido pela Constituição Federal e nem pela Lei nº 8.666/93 licitar monopólio em toda uma Unidade da Federal, banindo mercado local por completo no segmento relevante de governo, entregando todo esse nicho de mercado de dezenas de dezenas de órgãos a um só contratado.

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 quase todos os órgãos do Executivo Federal e no Distrito Federal, por 5 (cinco) anos, sendo evidente que com o objeto dessa licitação irão sumir todas as contas de órgãos de governo de uma só vez para ficarem com um só contratado, bastando se perceber isso pela lista dos órgãos, bem como, há uma certeza de que no Distrito Federal haverá um 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.

Isso não é compatível com as normas impeditivas de dominação de mercado que constam da Lei nº 12.529/2011, artigo 36, incisos I e II, na verdade, tipificando infração da ordem econômica, independentemente de culpa, porque atos sob qualquer forma manifestados que tenham por objeto ou possam produzir esses efeitos de limitar ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência e dominar mercado relevante de bens ou serviços são infrações, pela lei (bastam 20% para isso).

Não faz sentido o artigo 3º da Lei nº 8.666/93 estabelecer objetivo de desenvolvimento nacional, nem aniquilar a Lei Complementar nº 123/2016 (CAPÍTULO V, artigos 42 a 49), posto que o “ACESSO AOS MERCADOS” não se colocará mais em prática, ou seja, contra o artigo 179 da Constituição Federal, também.

No tocante à Lei nº 8.666/93 também não há permissivo para uma monopolização de contratações públicas e para ampliar a competitividade e gerar mais economia, seu artigo 23, §1º, estabelece obrigatoriedade de parcelamento de objeto quando houver viabilidade técnica e econômica para tanto, como é o caso, posto que todos sabem que não apenas o TCU determinou no caso do TaxiGov 1.0 (do item 9.3 do Acórdão nº 1.223/2017 – Plenário, com a redação dada pelo Acórdão nº 1.834/2017 – Plenário) que se buscasse segmentar a contratação por lotes, como a sua Súmula 247 estabelece como 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, pelo mapa de demandas do serviço de transporte que se pretende licitar, é tecnicamente e economicamente possível a separação

em lotes, visando maior competitividade dentro dos mesmos, por várias empresas, como foi alertado na consulta pública sobre este edital.

Pior que cartelização de contratações públicas é a monopolização e extinção de mercados.

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 para todos os entes de uma esfera de governo em 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.

No caso de transporte, afasta de uma só vez 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 ao Ministério, no caso, ou aos poucos similares ou aos competidores que são empresas de aplicativos de âmbito nacional.

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

Por essas razões, o edital precisa ser completamente reformulado, desde seu objeto, no item 1.1, passando pelos quantitativos da relação do item 1.5 (órgãos participantes da ata), Planilha do Termo de Referência, Anexo II (minuta da ata de registro de preços) e todos os demais que porventura tratem a contratação como uma só para toda aquela lista de participantes.

3. DIRECIONAMENTO PARA DOIS TIPOS DE COMPEDIDORES – TÁXI E STIP

Embora o objeto do edital mencione que seria ampla a competição e embora outros itens pelo edital mencionem que se estudou e deixou aberta a possibilidade, além de táxi e STIP, na competição, para também locação, há nítida diferenciação de tratamento pelo curso do edital quando no item 10.6.1.2, a prova / atestação de 500 (quinhentas) corridas mensais com aplicativo, o que somente a empresa que presta serviços ao Ministério e alguma outra similar ou as grandes de aplicativos de âmbito nacional conseguirão atender.

Isso contraria a legalidade, contrariando-se o artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal, bem como o artigo 3º, § 1º, inciso I, da Lei nº 8.666/93, pois locadoras que possuem 10 ou 20 anos de mercado no transporte para servidores públicos no Distrito Federal ou não com experiência comprovada em gerenciar frota e pessoal em quantitativos compatíveis, não terão o atestado vinculado a aplicativo que se pede para executar o serviço.

É urgente que se corrija essa distorção, até porque atestação técnica de transporte é tema de qualificação, para fins do artigo 30, inciso II, da Lei nº 8.666/93.

Enquanto, de outro lado, para o caso, para fins de aceitação de proposta se tem a Prova de Conceito -PoC, da plataforma / solução de tecnologia da informação que será empregada para prestar os serviços (itens 25 do edital, 7 do termo de referência, anexo E).

Não se pode sobrepor questão de proposta pesando sobre habilitação, para restringir as condições de participação, no certame, mais uma vez, porque são dois aspectos diferentes: habilita-se quem faz transporte e afere-se os requisitos da plataforma a ser utilizada por meio da prova de conceito da plataforma de gestão, para se dar aceite de proposta.

Algo simples, que não foi observado.

É importante destacar que a prova de conceito será o mecanismo de verificar a plataforma a ser utilizada para os serviços, nos termos do item 25 do edital, item 7 do termo de referência, anexo E e respectivo descritivo técnico no Termo de Referência e seus anexos A, B e C.

Capacidade técnica de transportar pessoas é atestada por quantidade de corridas, deixando coerente isso com o porte da contratação de transporte, enquanto aceitabilidade de proposta, no rito legal que se aplica ao pregão, tem relação com o artigo 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93 e artigo 25, § 5º, do Decreto nº 5.450/2005, que trata separadamente as situações de habilitação e de aceite de proposta que atenda ao edital.

Aa matérias, legalmente, estão tratadas em normas distintas e sem sobreposição.

No caso, se a solução de tecnologia a ser empregada, seja da licitante ou de terceiros, não passar na prova de conceito, o teste efetivo, segue-se para a próxima concorrente.

O que não se pode fazer é, antecipadamente, banir todas as locadoras e cooperativas que já fazem transporte há muitos anos para áreas pública e privada, com quantitativos que atendem à demanda e podem apresentar aplicativos para emprego no contrato.

A habilitação para transporte é uma coisa, o meio de gestão empregado será outra, que fica atinente à proposta, vale repetir por demais, temas legalmente tratados de forma distinta, em momentos distintos do rito legal do processo licitatório.

Insistir no modelo em que está o edital, que restringe pelo objeto e pelo direcionamento embutido nas regras de qualificação técnica para quem já possui aplicativo é contrariar as regras do artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, do artigo 3º, caput e § 1º, inciso, I, porque estão sendo contrariados princípios como os de isonomia, de tratamento entre os licitantes, de não restrição, de competitividade, esse expressamente evidenciado para a modalidade licitatória de pregão, no artigo 4º do Anexo I, do Decreto nº 3.555/2000.

4. IMPEDIMENTO INDEVIDO DE CONSÓRCIO

Estabelece o edital:

“6.2. Não poderão participar desta licitação os interessados:

(...)

6.2.5. entidades empresariais que estejam reunidas em consórcio;”

Máxima vênia, sabe-se que é inconcebível que se feche essa porta, porque locadoras com grande expertise em transporte com milhares de corridas mensais para vários órgãos públicos podem agregar em suas propostas a parte de tecnologia com uma empresa de tecnologia, para a parte da ferramenta de gestão das corridas, que será avaliada na prova de conceito.

Assim, deixando o consórcio proibido, viola-se a competitividade, contrariando as bases do artigo 37, inciso XXI, da Constituição federal, bem como artigo 4º do anexo I do decreto nº 3.555/2000 (Regulamento de Pregão).

O consórcio, para esse caso, abrirá, ainda, o cenário para correta tributação, posto que a empresa de transporte realiza uma tarefa específica e a empresa de tecnologia outra, cada uma com seus devidos recolhimentos tributários.

Competição ampliada e correta execução contratual do ponto de vista tributário.

5. FALTA DE PARÂMETROS OBJETIVOS PARA PROPOSTAS E ASPECTOS TRIBUTÁRIOS

Observe-se o descritivo do objeto licitado e seus primeiros detalhamentos:

“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”.

Não se evidencia apenas o monopólio aqui já alertado, mas confusão que irá se formar, posto que não há qualquer planilha de custos e formação de preços que se tenha como base de comparação clara de custos e formação de preços dos licitantes.

Adicionando-se a isso o surgimento de algo que não é permitido pela Lei nº 8.666/93: vencedor pelo critério oferta km rodado como parâmetro, unidade, valor unitário, mas na execução do contrato tem a porta aberta para burlar não somente esse preço, como o global. Isso não encontra permissão em lei alguma.

Enfim, o edital não traz elementos necessários à parametrização objetiva para custos e formação de preços dos licitantes e deixa um grave risco para gestão do contrato, posto que de nada vale o preço fixo ofertado se ele não será fixo, na prática.

Isso é disputa subjetiva, não transparente e zero de governança com o futuro contrato.

É preciso, ainda no certame, se ter planilhas para avaliação de custos, inclusive tributação, com isonomia na disputa (artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal e artigo 3º da Lei nº 8.666/93, além de segurança jurídica, do artigo 3º da Lei nº 8.666/93.

Sem modelos de planilhas ou indicativos de carga tributária que será realmente exigida e se exigida será sobre a parte de aplicativo, de agenciamento ou se incidirá sobre a parte do serviço transporte também, o maior peso financeiro do contrato, como isso ocorrerá, sendo essencial que tais parâmetros sejam estabelecidos.

Primeiro porque, pelo Código Civil, se tem serviços diferentes:

“Art. 710. Pelo contrato de agência, uma pessoa assume, em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada, caracterizando-se a distribuição quando o agente tiver à sua disposição a coisa a ser negociada.”.

“Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Agenciar transporte com aplicativo tem determinadas características e tributação.

Transportar pessoas e utilizar aplicativo para a gestão tem outros custos e tributação.

Apenas para ilustrar, na relação Ministério e agenciadora de transporte, no caso, haverá incidência de COFINS, PIS, IRPJ+Adicional, CSLL e ISSQN, para corridas realizadas em Brasília ou ICMS em corridas intermunicipais.

Já na relação agenciadora de transporte e taxista, a agenciadora terá obrigação de reter INSS (autônomo), INSS (contribuição empresa), SEST/SENAT (contribuição transporte) e IRRF.

Tributos em questão precisam ser detalhados:

COFINS = 1% (Lei nº 9.718/1998 , art. 8º);

PIS = 0,65% (Lei nº 9.715/1998 , art. 2º);

IRPJ + adicional = 4% (Lei 9.249/1995, artigo 15, §1º, Lei nº 9.249/1995 , art. 3º; Lei nº 9.430/1996 , art. 4º ; RIR/1999 , arts. 541 e 542);

CSLL = 1,08% (Instrução Normativa SRF nº 390, de 30.01.2004);

ISSQN = 5% (Decreto nº 25.508/2005, art. 38);

ICMS (transporte intermunicipal) = 12% (ICMS (transporte intermunicipal));

INSS (retenção) = 11% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

INSS (Contribuição da empresa) = 20% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

SET/SENAT = 2,5% (Instrução Normativa RFB nº 971, de 13.11.2009);

IRRF = 2,5% (Art. 620 e 629 do Decreto nº 3.000, de 26.03.1999).

A propósito, observe-se O QUE DISPÕE A LEI Nº 9.430/96:

“Art. 64. Os pagamentos efetuados por órgãos, autarquias e fundações da administração pública federal a pessoas jurídicas, pela fornecimento de bens ou prestação de serviços, estão sujeitos à incidência, na fonte, do imposto sobre a renda, da contribuição social sobre o lucro líquido, da contribuição para seguridade social - COFINS e da contribuição para o PIS/PASEP.

§ 1º A obrigação pela retenção é do órgão ou entidade que efetuar o pagamento”.

Essa regra é clara ao impor a todos, sem quebra de isonomia, a retenção.

E impõe a retenção como dever do ente público que realiza pagamentos aos contratados.

Por isso, em hipótese alguma, se pode deixar de fazer constar no edital que a retenção será sobre o valor completo das corridas, 100% da despesa pública, não apenas sobre fração de agenciamento, como querem as empresas de tecnologia, que pretendem uma competição desigual e ilícita no certame, originando contrato também ilícito, fora da lei acima destacada, que não dá margem à aceitação de retenção parcial, de apenas uma pequena parte da despesa pública.

Se as empresas de aplicativos querem competir no segmento de transporte de servidores, que sigam a lei e tenham a mesma incidência de tributos.

A Administração Pública, que tanto trata de política de integridade, também deve dar seu exemplo e cumprir a regra de retenções sobre toda a despesa pública realizada, sem deixar passivos tributários ocultos.

Tanto isso deve ser sobre o todo que também 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”.

E como isso é reflexo de algo que forma custos, deve essa previsão estar desde a origem, na composição de custos e formação de preços.

Ainda que STIP, táxi, locadoras com aplicativos, todas tenham diferentes tributações, o que se pede é que se respeite a lei, dê transparência e isonomia na disputa e legalidade na execução contratual, sem margem a benefícios pessoais desprovidos de qualquer base constitucional ou legal (não se pode deixar de realizar retenções sobre 100% da despesa pública e fazer retenção parcial apenas para as empresas de STIP ou centrais de táxi que contratem com o Governo, pois isso é não isonômico, ilegal e imoral).

A sociedade brasileira pede exemplos de transparência e esse é um caso real.

Por isso não basta mencionar no item 21.12 que: “Quando do pagamento, será efetuada a retenção tributária prevista na legislação aplicável”.

Porque uma pergunta não quer calar: sobre qual base de incidência e quais parâmetros?

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.

Há mais um detalhe: onde está no edital a situação da legislação do Distrito Federal que além do regramento sobre ISS, de 5%, prevê pagamento de taxa de 1% para quem trabalha com a condição de STIP?

Não se pode seguir dessa forma, omissa, sobre tantos detalhes, como está o edital, em especial, sobre qual será a efetiva tributação que o Ministério irá exigir e fiscalizar e se a mesma incide sobre agenciar e/ou transportar e/ou sobre serviço de aplicativo.

Isso inviabiliza elaboração e propostas de preço e deixa o contrato no rumo de sonegação fiscal na sua execução, até porque não se elencou sequer o que será exigido para a fiscalização futura nessa parte tributária, que aqui tanto se repete.

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, STIP, locadoras, cooperativas, etc, inclusive, pelas diferentes tributações e sem que se tenha o elemento crucial: tributação incluirá na parte de transporte ou somente agenciamento / aplicativo?

Interessante que o edital, além de ter base em objeto monopólio, veda consórcio, que seria uma alternativa já alertada, entre empresas de transporte, umas com outras, locadoras, uma com outras ou até mesmo consórcio entre quem faz transporte e quem tem a ferramenta de aplicativo (exemplo: locadora trabalhando e tributando na sua parte e empresa de tecnologia trabalhando na sua parte e tributando na sua parte, ainda que ambas trabalhem juntas para o serviço).

Cada uma dessas situações e desses fatores muda as condições de ampliação de disputa e de possibilidades, inclusive, colocando em seus lugares os custos, a formação e preços e a segurança sobre o que cada um pode fazer e a tributação específica.

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.

Nenhuma empresa quer entrar no pregão no escuro, sem saber o que cada licitante irá considerar na sua composição de preços e o que o Ministério irá lhe exigir de tributação, até para não declarar algo falsamente e para não se complicar com um enorme passivo tributário, por exemplo, se for entendido que a tributação incide somente sobre a parte de agenciar e/ou de aplicativo, enquanto uma enorme despesa está na parte do transporte e sobre ela a Receita Federal irá agir em caso de não pagamento, em devassa a envolver todo o período do contrato.

Enfim, é urgente resolver e aclarar essa questão: o que será considerado de tributação para a disputa e o que será exigido e retido e fiscalizado na execução do contrato, até porque, os serviços passam para fora dos limites do Distrito Federal é preciso esclarecer como fica essa questão, já que a regulamentação, por exemplo de táxi e STIP é de âmbito do Distrito Federal, para esse caso concreto.

Não há como seguir com a disputa sem todas essas questões esclarecidas e corrigidas.

Até porque não se pode ter uma licitação baseada em julgamento sem parâmetro objetivo algum e, na verdade, baseada em fator subjetivo ou surpresa, que encontra proibição no artigo 44, §1º da Lei nº 8.666/93.

6. PEDIDOS

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

6.1. ocorra a separação do objeto em lotes, 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, evitando-se o monopólio e a aniquilação da Lei Complementar 123/2006, que milita pelo acesso aos mercados e não fim de mercados;

6.2 se exclua a restritiva e direcionada regra de atestado de capacidade técnica vinculado a 500 (quinhentas) corridas mensais com aplicativos, já que objeto é transportar pessoas,

enquanto a ferramenta de tecnologia será matéria de aferição em prova de conceito - PoC, para fins de aceitação de proposta no pregão;

6.3. se permita no edital consórcio entre empresas, que pode ser de locadoras e empresas de tecnologia, por exemplo, como também se permita à licitante ofertar plataforma de tecnologia de empresa que será utilizada na execução contratual, comprada ou alugada / subcontratada, bastando que atenda aos requisitos técnicos, conforme aferição em prova de conceito, de modo a se ampliar a competitividade no pregão;

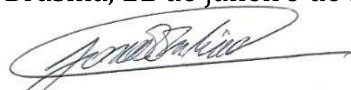
6.4. não se aceite tarifa dinâmica, pois isso, de largada, já desigualdade totalmente qualquer competição justa e objetiva, além do que, na Lei nº 8.666/93 não há respaldo para um licitante ofertar um valor fixo de item unitário na proposta mas na execução praticar qualquer outro valor variável a seu próprio critério (algo subjetivo, pessoal, desigual e não aferível, que deixa volátil a oferta de preços), em situação de ensejo a jogo de planilha também no contrato, vitória não transparente, não isonômica no pregão e contrato 100% imprevisível quanto à aferição e fiscalização de preço unitário e custo total do contrato;

6.5. se estabeleça, inclusive com anexos próprios (planilhas para as várias modalidades de transporte / agenciamento de transporte), os parâmetros objetivos que viabilizem um planilhamento para custos e formação de preços, que serão a base de julgamento objetivo de propostas, comparação viável, inclusive, considerando necessidade de esclarecimento sobre a tributação e sua incidência em cada tipo de empresa, bem como o que será exigido, retido de tributos (sobre quais valores de incidência) e fiscalizado na execução do contrato, para que a disputa seja de fato transparente e a execução contratual também; e

6.6. para esse pedido relativo à tributação, dentro do direito à produção de provas em processo administrativo, assegurado pelo artigo 2º, parágrafo único, inciso X, da Lei nº 9.784/99, que se empreenda diligência junto à Receita Federal, para confirmar a questão da tributação quando há transporte e aplicativo juntos, em especial, questionando como fica a tributação sobre as duas partes, de transportar e se agenciar, inclusive, quando os motoristas sejam autônomos e a haja a relação contratual entre duas pessoas jurídicas, bem como, que pergunte, em face do artigo 64 da Lei nº 9.430/96, caput e seu § 1º, se pode o órgão público deixar de reter os tributos e contribuições sobre uma parte do valor da despesa pública empenhada e paga (já que o artigo não tem esse tipo de exceção).

Por conseguinte, que haja a necessária republicação do edital e nova data para o pregão.

Brasília, 22 de janeiro de 2019.



Jonas Sidnei Santiago de Medeiros Lima
Advogado
OAB/DF 12.907