

**ILMA. SR. GILNARA PINTO PEREIRA
M.D. PREGOEIRA AS CENTRAL DE COMPRAS DO MPDG**

PREGÃO ELETRÔNICO - SRP Nº 4/2018

COOPERATIVA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO – COOPERTRAN LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 00.691.905/0001-55, com sede na Rua Topázio, 123, Jardim Vila Andreza, Congonhas – MG, CEP 36.415-000, vem perante Vossa Senhoria, respeitosa e tempestivamente, em concordância com o art. 18 do Decreto nº 5450/2005, formular **IMPUGNAÇÃO** em face desse instrumento convocatório, pelos fundamentos de fato e de direito abaixo apresentados.

1) DAS RAZÕES QUE JUSTIFICAM A IMPUGNAÇÃO

.....
A Coopertran esteve presente, por dois representantes, na discussão durante a consulta pública, alertando para pontos que serão aqui revisados.

Primeiro, que o objeto do certame deveria ser transportar pessoas, utilizando-se aplicativo na gestão desse serviço, sendo o transporte o serviço de maior significado financeiro e a ferramenta de tecnologia fica em segundo plano no conjunto de despesas do contrato.

Em parte, o assunto ficou resolvido, em comparação com a versão 1.0 do TáxiGov, porque o objeto agora é transporte, com aplicativo.

Mas, efetivamente, outras situações continuam impeditivas de uma efetiva concorrência.

Com a unificação contratual, tema tratado desde a discussão sobre o TáxiGov 1.0, se tem o alijamento de todo o mercado, de centenas e centenas de cooperativas e locadoras, em algo que não tem justificativa para tal modo de proceder, um fator claramente restritivo da competitividade.

Isso fica claro não apenas pela análise do que aconteceu na versão anterior do projeto em que pouquíssimos competidores apareceram na disputa, na verdade, poucos dos aplicativos de apoio a transporte e/ou taxistas, sendo que a única locadora que se aventurou apareceu no certame mesmo sabendo que não

atenderia aos requisitos do edital, porque não intermediava transporte e não iria ter como executar o contrato com sonegação fiscal.

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, item 10.6.1 1 do edital, 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.

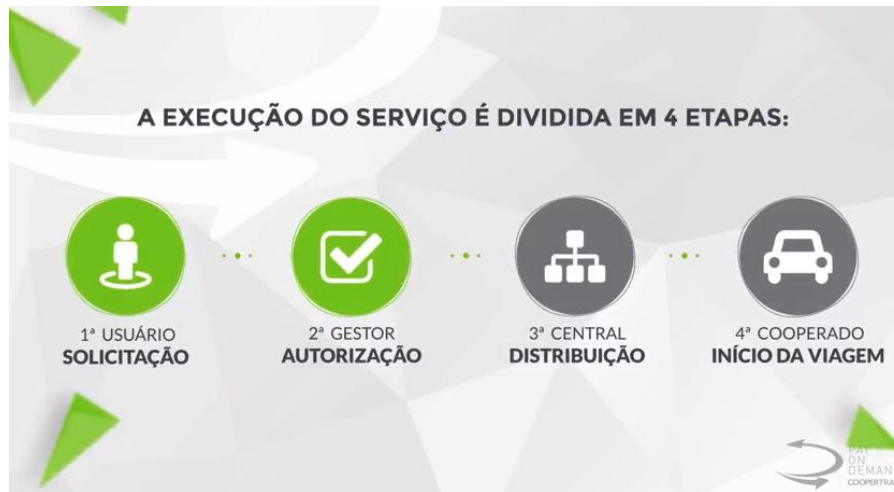
O próprio MPDG não tinha isso antes e não pode restringir o mercado, porque qualquer cooperativa e locadora, que tem comprovação por atestados de transporte, tem viabilidade de firmar contrato com uma empresa de tecnologia para adotar uma ou outra plataforma que passe no crivo de check-list de requisitos 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.

Isso já fora alertado pela Coopertran, mas não foi considerado neste edital.

De outro lado, continua sem solução o lado da apresentação de elementos de custos e composição de preços, inclusive, quando à tributação.

Vale repetir aqui trechos que estavam na impugnação original do TaxiGov, anterior:

“E na relação do órgão público e agenciadora de transporte, no caso, haveria incidência de COFINS, PIS, IRPJ+Adicional, CSLL e ISSQN, para corridas realizadas determinado município ou ICMS em corridas intermunicipais.

Já na relação agenciadora de transporte e taxista, por exemplo, a agenciadora terá obrigação de reter INSS (autônomo), INSS (contribuição empresa), SEST/SENAT (contribuição transporte) e IRRF. No caso, os tributos 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).”*

Também pertinente reflexão sobre o atual contrato do TaxiGov e nota fiscal:

Contrato Numero 01/2016 - Gestão de Saldo: DIRAD/MP - NF R. eferente ao Mês de FEVEREIRO/ 2017. Valor Serviços: R\$ 2.934,44 / Valor Glosas: R\$ 35,98 / Valor Pós Glosa: R\$ 2.898,46 / Desconto Contratual de 14,77%: R\$ 428,10
Informações Adicionais de Interesse do Fisco: EMPRESA ENQUADRADA SOB REGIME DE APURAÇÃO DAS MICROS E PEQUENAS EMPRESAS - SIMPLES NACIONAL - LC 123/147/ FONTE IRET (16,02) - OS
SERVIÇOS DESTA NFE SÃO PRESTADOS POR TAXISTAS AUTONOMOS.

Então, a nota fiscal da atual contratada menciona que os contratados são motoristas autônomos (permissionários / taxistas).

E não há lei tributária que permita juntar receita de agenciamento (um tipo de serviço) com receita de transporte (outro tipo de receita) e em uma só nota fiscal, porque são tributações diferenciadas, inclusive em seus percentuais.

Para a Receita Federal são movimentos distintos e implicam em tributações diferentes:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL DE JULGAMENTO EM CURITIBA

2º TURMA
ACÓRDÃO Nº 06-35254 de 19 de Janeiro de 2012

ASSUNTO: Imposto sobre a Renda de Pessoa Jurídica - IRPJ

EMENTA: TRANSPORTE DE CARGA. SUBCONTRATAÇÃO. OPERAÇÃO DISTINTA DE AGENCIAMENTO. A operação em que a transportadora contrata o serviço de transportes com o seu cliente, emite o conhecimento de frete e recebe em seu nome o valor total lá constante, caracteriza a venda de serviços de transporte e aperfeiçoa o fato gerador dos tributos calculados com base no faturamento; a operação posterior, em que a transportadora repassa a terceiros um valor inferior ao recebido sem a emissão de novo documento fiscal, referente à execução parcial do serviço de transporte, caracteriza subcontratação e não agenciamento. CONTRATO DE AGENCIAMENTO. CARACTERÍSTICAS. O contrato de agenciamento é aquele pelo qual uma pessoa ou empresa, o agente, assume, em caráter não eventual e sem vínculo de dependência, a obrigação de exercer habitualmente a intermediação de negócios em favor do preponente; nesse conceito não se inclui a subcontratação, aleatória e eventual, de caminhoneiros autônomos, para executar serviço de transporte de carga que fora anteriormente contratado, em nome próprio e com emissão do respectivo Conhecimento de Transporte Rodoviário de Carga - CTCR. RECEITA BRUTA. OMISSÃO. COMISSÃO DE AGENCIAMENTO DE CARGA. ARGUMENTO NÃO PROCEDENTE. Descabida a alegação de que

a receita tributável seria apenas parcela recebida referente a alegada comissão de agenciamento de carga, se o contribuinte tem como objeto social transporte rodoviário de cargas líquidas e a granel e atividade agropecuária, ou seja, a atividade de agenciamento de cargas não consta do objeto social, e utilizou-se do percentual de oito por cento para apurar a base tributável pelo IRPJ na sistemática do lucro presumido. IRPJ. CSLL. BIS IN IDEM. Na apuração do IRPJ e da CSLL no regime do lucro real, o lucro e base de cálculo são apurados pela diferença entre a receita bruta e os custos e despesas, entre os quais foram deduzidos os fretes pagos a terceiros, sendo que estes, por sua vez, servirão para estes terceiros subcontratados apurarem sobre as respectivas receitas, os tributos e contribuições que eles devem ao Fisco; dessa forma, não se configura bis in idem. EXCLUSÃO DE FRETES PAGOS A TERCEIROS DA BASE DE CÁLCULO DO IRPJ E DA CSLL. A exigência de ofício de IRPJ e CSLL apurados no regime do lucro real trimestral implica que estas exações foram calculadas sobre o lucro real e a base de cálculo resultantes da receita bruta diminuída dos custos e despesas e outras deduções e adições determinadas na legislação, em que os custos de fretes subcontratados também foram deduzidos. EXCLUSÃO DE FRETES PAGOS A TERCEIROS DA BASE DE CÁLCULO DO PIS E COFINS. BIS IN IDEM Na apuração do PIS e da Cofins mediante incidência não cumulativa, os valores dessas contribuições devidos pelos terceiros subcontratados sobre as respectivas receitas de fretes recebidas (pagas pelo litigante), constituem-se créditos a serem subtraídos dos valores que o litigante apurar como devidos, o que equivale a excluir os fretes pagos da base de cálculo; pelo mesmo motivo, não se configura bis in idem. LANÇAMENTOS REFLEXOS. CSLL. PIS. COFINS. Dada a íntima relação de causa e efeito, aplica-se aos lançamentos reflexos o decidido no principal. (grifos nossos)

Data do fato gerador: 31/03/2007 a 31/03/2007, 30/06/2007 a 30/06/2007, 30/09/2007 a 30/09/2007, 31/12/2007 a 31/12/2007, 31/03/2008 a 31/03/2008, 30/06/2008 a 30/06/2008, 30/09/2008 a 30/09/2008, 31/12/2008 a 31/12/2008

Fonte: <http://decisoes.fazenda.gov.br/netacqi/nph-brs?d=DECW&f=G&l=20&n=-DTPE&p=37&r=740&s1=DRJ/CTA&s2=2&s4=&u=/netahtml/decisoes/decw/pesquisaDRJ.htm>

É preciso, portanto, suspender o pregão, colocando em ordem e em clareza todas essas questões tributárias, que impactam não apenas nas condições de se elaborar propostas, pelos seus custos como se permite análise de exequibilidade e adequação de encargos para a execução contratual.

Porque sem estudo tributário prévio e os devidos esclarecimentos no edital não se consegue comparar na disputa as propostas de a preservar o julgamento objetivo, imposto pelos artigos 3º, 40, inciso VII, da Lei nº 8.666/93.

E também não se terá competitividade, contrariando o artigo 3º, § 1º, inciso I, da Lei nº 8.666/93 e o artigo 4º do Anexo I do Decreto nº 3.555/2000.

É preciso descrever a parte de tributação, porque nota fiscal de empresa de tecnologia, para a Receita federal, não pode incluir serviço diferente, como o de transporte.

Nenhuma pequena, média ou grande locadora do Brasil consegue participar desse certame, mesmo tendo veículos, motoristas e aplicativos próprios, vale repetir.

Também não se quer cometer sonegação fiscal, como o edital deixa margem pela omissão.

Fato é que até agora nenhum licitante sabe se haverá retenção sobre a parte de aplicativo, de agenciamento e também a de transporte, que é a de maior relevância e a de maior peso contratual.

Aliás, pelo princípio da indisponibilidade do interesse público, previsto no artigo 2º da Lei nº 9.784/909, é **URGENTE DILIGÊNCIA SOBRE ISSO PERANTE A RECEITA FEDERAL: se um órgão público, quando contrata uma pessoa jurídica prestadora de serviços e há um autônomo no meio, prestando o serviço, efetivamente, se é possível dispensar tributação...** Com certeza não é.... **E se empresas de tecnologia podem faturar transporte ou ocultar fato gerador transporte no seu contrato....**

O faturamento dessa contratação direcionada pode ser assim ilustrado:

Parte doce do chocolate (**maior despesa**)
Transporte não tributado (sonegação fiscal)

Parte amarga do chocolate (**menor despesa**) Agenciamento sendo tributado



Enfim, máxima vênia, **SONEGAÇÃO FISCAL E DESIGUALDADE PARA COMPETIR.**

Lembre-se que no Acórdão nº 1.223/2017-Plenário, o TCU determinou que era nulo o direcionamento do pregão do TaxiGov para o modal táxi.

Já no Acórdão nº 1.102/2018-Plenário, o TCU determinou, cautelarmente, a suspensão da contratação de aplicativo do Banco do Brasil, por direcionamento apenas para empresas de aplicativos, com exclusão das cooperativas e locadoras que podem com seus próprios motoristas e veículos e aplicativos, realizar também o transporte remunerado por demanda, havendo discussão central no acórdão sobre a falta de explicação sobre como se chegou ao próprio preço de base do pregão e como seria a questão tributária considerada ou não.

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.

Termos em que requer e aguarda deferimento.

José Aparecido Ferreira
Diretor-Presidente
COOPERTRAN LTDA