

À Comissão de Credenciamento da Central de Compras e Contratações
(Representada na pessoa da Sra. Sandra Maria de Menezes Belota - Presidente)
Assessoria Especial de Modernização da Gestão
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Referências:

Processo nº 03001.000017/2014-59
Edital de Credenciamento nº 1/2014

AIRES TURISMO LTDA - ME, agência de viagens inscrita no CNPJ sob o nº 06.064.175/0001-49, com sede SHCG/Norte CLR Quadra 714, Bloco H, Loja 20, Asa Norte – Brasília / DF, CEP 70.760-558, vem à presença de Vossa Senhoria, nos termos do artigo 109, inciso II, da Lei nº 8.666/93, formular **REPRESENTAÇÃO**, em face de atos ilegais no processo em epígrafe, requerendo a anulação dos atos tratados, pelos argumentos de fato e de direito que serão aqui detalhados, devendo a presente ser encaminhada à autoridade superior, para decisão, caso não haja anulação pela própria Comissão.

➤ **1. OBSERVAÇÃO INICIAL**

A representação segue, passo a passo, tratando de diversos tópicos ou itens do edital, que, por questão de organização serão destacados e, em seguida, comentados um a um.

➤ **2. DO MÉRITO DA REPRESENTAÇÃO**

A primeira parte que já merece questionamento é o preâmbulo do próprio edital:



A UNIÃO, por intermédio da Central de Compras e Contratações, vinculada à Assessoria Especial de Modernização da Gestão, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, com sede na Esplanada dos Ministérios, Bloco "K" - Brasília/DF, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 00.489.828/0003-17, consoante competência conferida pelo Decreto nº 8189, de 21 de janeiro de 2014, publicado no D.O.U. de 21 de janeiro de 2014, realizará processo de habilitação com vistas a credenciar empresas para a execução dos serviços especificados no Projeto Básico, conforme as condições estabelecidas neste Edital e seus Anexos, observada a legislação vigente aplicável, o Código Brasileiro de Aeronáutica, RBAC nº 119/ANAC, RBAC nº 121/ANAC, Portaria nº 190/GC-5 de 2001 e Portaria nº 569/GC5 de 2000, do Comando da Aeronáutica, e demais normas que regulamentam o transporte aéreo público de passageiros.

A União não pode fazer inexigibilidade de licitação para toda a Administração Federal porque a Lei nº 8.666/93 não existe qualquer dispositivo amparando essa iniciativa.

Pelo o artigo 15, inciso IV, estabelece que as compras, sempre que possível, deverão *“ser subdivididas em tantas parcelas quantas necessárias para aproveitar as peculiaridades do mercado, visando economicidade”*.

E hoje os contratos com as agências de viagens que, em face das diferentes finalidade, diferentes regiões, possuem agrupadas as passagens aéreas regionais, nacionais internacionais e alguns outros com serviços relacionados, como trechos terrestres e intermediação de locação de veículos, além de outros serviços.

A *“centralização”* de licitações e contratos está apenas no artigo 33, inciso I, do Projeto de Lei do Senado nº 559/2013, da Comissão Especial Temporária de Modernização da Lei de Licitações e Contratos, criada pelo Ato do Presidente do Senado Federal nº 19/2013 e nada mais que isso.

O Decreto nº 8.189/2014 é mero ato regulamentar e não *“lei”* em sentido formal, o que impõe lembrar que nos termos do artigo 84 inciso IV, da Constituição Federal, o Presidente da República somente pode sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução, e não exceder os limites da lei, que é um ato reservado à competência do Congresso Nacional, nos termos do artigo 44 da Carta.

Por essa razão, o artigo 13, incisos VI e VII, do citado decreto, que mencionam para esse órgão incluído em uma *“assessoria”* do Ministro, as *“competências”*, respectivamente, de realizar as licitações para aquisição e contratação de *“bens e serviços de uso em comum sob*



sua responsabilidade” e “instruir” os processos de aquisição e contratação direta dos “bens e serviços de uso em comum sob sua responsabilidade” (conceito indefinido), não pode se sobrepor à lei e nem poderia ser utilizado da maneira em que se encontra porque também não há lei que respalde a “centralização” e que traga o conceito do que seriam “bens e serviços de uso comum sob responsabilidade” da Central de Compras.

A legalidade (artigo 37 da Constituição Federal) precisa ser observada.

O Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565/86, dispõe sobre matérias diversas do “Direito Aeronáutico” (artigo 1º), em nada servindo como base para a questionada contratação sem licitação.

O Regulamento Brasileiros da Aviação Civil (RBAC) 119 somente dispõe sobre a certificação de operadores regulares e não-regulares e o RBAC 121 sobre requisitos operacionais em operações domésticas, cuja fiscalização é de âmbito regulatório e aqui não está se tratando de licitação promovida pela ANAC no setor pela mesma regulado e fiscalizado. A Portaria nº 190/GC-5/2001 trata de instruções reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado, mais uma impertinente no edital. E a Portaria nº 569/GC-5/2000 trata de procedimentos para o Sistema de Transporte Aéreo Regular.

Antes de referências a tais normas de um setor regulado, explorado mediante autorização / concessão, nos termos do artigo 21, inciso XII, alínea “c”, da Constituição Federal, a questão inicial está na impossibilidade jurídica do próprio credenciamento, como um todo, por diversos fundamentos sérios, que serão aqui explicitados.

Agora observe-se os próximos itens:

3.1. O presente Instrumento tem por objeto o Credenciamento, pelo prazo de 60 (sessenta meses), das empresas de transporte aéreo regular, doravante denominadas CREDENCIADAS, para fornecimento de passagens em linhas aéreas regulares domésticas, sem o intermédio de Agência de Viagens e Turismo, para fins de transporte de servidores, empregados ou colaboradores eventuais em viagens a serviço, dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, facultado o uso à Administração indireta, compreendendo a reserva, inclusive de assento, emissão, remarcação, cancelamento e reembolso, conforme especificações e condições constantes deste documento.

(...)

4.1. Poderão habilitar-se, para Credenciamento, exclusivamente, companhias aéreas



O artigo 57 da Lei nº 8.666/93, mesmo quando trata dos serviços de natureza continuada, estabelece vigência adstrita a créditos orçamentários anuais e prorrogações, essas sim, que totalizem 60 (sessenta) meses.

Portanto, é inadmissível que um edital (mero ato administrativo) esteja criando algo não previsto em lei (um bilionário contrato de passagens aéreas já com prazo direto de 60 meses).

Com relação à exclusão de agências de viagens, isso não é admissível, aliás, conforme já interpretado pelo TCU desde a Decisão nº 409/94 – Plenário (TC 015.440/93-1 – Rel. Min. Adhemar Paladini Ghisi), tendo ficado decidido de forma bem clara que aquisição de passagens aéreas e outros serviços de transporte aéreo, obrigatoriamente, deve ser precedida do competente processo licitatório, com a participação das agências de viagens.

A respeito da citação do acórdão 1.973/2013, do Plenário do mesmo Tribunal, observe-se que não basta argumentar que houve determinação à SLTI – MPO para promover estudos no sentido de avaliar a “vantajosidade” de contratar diretamente das companhias aéreas o fornecimento de passagens aéreas nacionais e internacionais para a Administração Pública, informando ao Tribunal, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, as conclusões.

Ora “fazer estudo” é uma coisa, mas já partir para contratação direta em toda a Administração federal em um só procedimento de inexigibilidade é algo muito diferente do que o TCU decidiu, além do que a “vantajosidade” está também ligada à “viabilidade”.

Estudos o MPOG, concretamente, corretamente, efetivamente, não fez, porque para isso precisaria ter convocado agências, companhias aéreas, gestores e fiscais, ou seja, todos os envolvidos, para audiência pública, a fim de chegar às verdadeiras conclusões sobre a viabilidade / vantajosidade.

Então, desde logo, fica repudiada eventual alegação de que o MPOG estaria atendendo a comando do TCU, que em nenhum momento “ordenou” contratar diretamente as companhias aéreas.

Tanto o Tribunal não mudou de posição que em Acórdão nº 1.314/2014, muito mais recente, determinou no item 9.3.1 do *decisum* que determinado órgão público promovesse tratativas com a agência contratada apenas visando aditivar o contrato (se houvesse concordância da agência) para incluir como obrigação da empresa a apresentação mês a mês das faturas emitidas pelas companhias aéreas referentes às passagens aéreas compradas pelo



órgão, e que se a empresa não concordasse com isso, que no fim do período original de vigência que não houvesse prorrogação e que o próximo edital trouxesse esse tipo de regramento.

Mais uma vez, portanto, reafirmando que o que o Tribunal tem cobrado é fiscalização por parte dos gestores e não contratação direta das companhias aéreas.

Não se pode, portanto, utilizar a inércia e a ineficácia da fiscalização da Administração como pretexto de fazer algo muito ilegal e muito grave.

Por fim, vale dizer **que o credenciamento para algo tão absurdo, que envolve 100% Administração Federal, em contratação gigantesca e já sem licitar, diretamente para 60 meses, jamais poderia ser entendido o próprio “estudo” a fazer para apresentar ao TCU.**

Próximo item:

3. DO OBJETO

(...)

VIII - SGPA – Sistema de Gestão de Passagens Aéreas interligado ao SCDP, que permitirá o acesso a sistemas das Companhias Aéreas objetivando a busca, reserva, emissão, remarcação, cancelamento e gestão de passagens aéreas.

Ao contrário do SCDP (Sistema de Concessão de Diárias e Passagens), Sistema de Gestão de Passagens Aéreas – SGPA sequer está mencionado em qualquer lei ou decreto sendo referência a algo que nunca existiu e será uma experiência, piorando isso o fato de que será um verdadeiro sistema de compra direta, sem licitar.

4.5. O exame e julgamento da documentação recebida serão processados por Comissão de Licitação designada para esse fim, a qual poderá conceder prazo adicional para complementar a entrega de documentos eventualmente faltantes ou para promover a regularização desses, mediante comunicação eletrônica diretamente às interessadas.

Assim, enquanto no procedimento licitatório tudo é feito com o máximo rigor, nesse credenciamento, como a União está se transformando em uma verdadeira refém das poucas companhias aéreas brasileiras, tudo se vai permitir para as mesmas, inclusive, prazo adicional indefinido, o que não possui respaldo em lei.

5. DA HABILITAÇÃO



5.1. Serão exigidos das companhias aéreas:

I. Prova de regularidade fiscal e trabalhista, por meio de certidões expedidas pelos órgãos competentes, composta de:

(...)

Nem é necessário detalhar quais são os documentos exigidos, mas a requerente está exigindo, com fundamento no seu direito à “produção de provas” (artigo 2º, parágrafo único, inciso X, da Lei nº 9.784/99) que o MPOG faça imediatamente a consulta de todas as certidões de todas as companhias aéreas e as junte imediatamente nos autos, até para posterior controle e fiscalização.

O direito a esse pedido de provas não pode ser negado e a empresa exigirá que esses documentos entrem nos autos, para providências futuras, até porque sabe que a rigor a União estaria credenciando empresas com problemas de regularidade, além do que, ficará com algo grau de risco aniquilando milhares de agências de viagens e ficando “refém” de 3 ou 4 companhias aéreas.

Nesse contexto, fica até risível a situação de faz de conta dessas regras abaixo:

16.2. A CREDENCIADA deverá manter as condições de habilitação durante toda a vigência do Termo de Credenciamento, observada a obrigatoriedade de atualização das informações cadastrais.

16.3. Na hipótese de descumprimento do item acima, a CREDENCIANTE notificará a CREDENCIADA para, no prazo de até 60 (sessenta) dias, restaurar as condições de habilitação.

16.4. Findo o prazo previsto no item anterior, a CREDENCIANTE descredenciará a companhia aérea que permanecer em situação irregular, observado o devido processo administrativo.

Ora, por acaso a União teria coragem de descredenciar a TAM, a GOL ou a Azul, por exemplo? E ficar sem passageiros? Deixar os servidores sem passageiros?

Lógico e evidente que esse é o único contrato administrativo no qual a regularidade fiscal e trabalhista vai ser flexibilizada a toso instante sem que a União não tenha mesmo o que fazer.

15.1.1 Após o período experimental, os órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica ou fundacional efetuarão pagamento por meio eletrônico, que terá como limite a dotação orçamentária disponível para a



Pasta.

Nesse caso aqui, o item está abrindo a porta para contrato sem qualquer limitação como a que existe hoje, de 25% de acréscimo ou supressão, o que, de uma forma ou outra, leva o gestor público a controlar seus gastos.

Mas o credenciamento fará com que a “dotação orçamentária” inteira (sequer empenho) seja o limite, o que não encontra respaldo na Lei nº 8.666/93 e nem na Lei nº 4.320 (essa aliás, prevendo em seu artigo 60 que não pode haver despesa sem prévio empenho).

Passando agora ao Projeto Básico

O item 1.1 possui disposições no mesmo sentido do que já foi comentado a respeito de prazo e da amplitude do credenciamento.

Segue-se, portanto, aos próximos.

1.2 O objeto compreende o fornecimento de passagens em linhas aéreas regulares domésticas, conforme definições da Portaria nº 569/GC5, do Comando da Aeronáutica, de 5 de setembro de 2000.

Como serão resolvidas situações como agenciamento de trechos de diferentes companhias aéreas, inclusive as regionais, além de trechos que terminam em terrestres ou fluviais, alguns outros com locações de veículos, assistência em receptivo, eventos, etc?

E se é apenas fornecimento, como isso será feito fora do horário e dos dias de expediente nos órgãos públicos?

3.1 Motivação do credenciamento das companhias aéreas: A Administração Pública Federal deve providenciar transporte aéreo aos seus servidores, empregados ou colaboradores que necessitem de deslocamento exclusivamente em serviço, quando comprovadamente necessário, para qualquer Estado da Federação e Distrito Federal, visando execução de tarefas ligadas à fiscalização, capacitação, participação em congressos, conferências, reuniões técnicas e demais demandas que se fizerem necessárias.

Motivação não é dizer que existe demanda de servidores para viagens a trabalho, isso é simplesmente algo do dia a dia da Administração.



3.1.1 A escolha pelo transporte aéreo justifica-se pelos ganhos relacionados ao tempo despendido, à segurança do passageiro e ao custo-benefício resultante desta modalidade de deslocamento.

Motivação não é mencionar a vantagem do transporte aéreo em relação aos outros meios de transporte.

3.1.2 Muito embora os estudos há algum tempo desenvolvidos pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão sinalizem haver vantajosidade na aquisição das passagens diretamente das companhias aéreas, não se pode prescindir de realizar avaliação, em ambiente operacional real, da aludida modelagem de contratação dos serviços, o que motiva a presente proposição.

A requerente pleiteia nesse momento a indicação exata de quais estudos teriam sido esses, se houve audiência pública, se foram feitas publicações, discussões com o mercado, o que foi comparado com o que (companhias aéreas x agências de viagens), e outras iniciativas. E requer que lhe seja fornecida cópia integral dos tais estudos.

Por outro lado, já adiante considerações no sentido de que não existe respaldo legal para, falando genericamente em estudos, já fazer uma contratação sem licitar, ainda mais desse porte, para toda a União, em um só contrato.

3.1.3 Nesse sentido, e uma vez formalizado o credenciamento das companhias aéreas, pelo prazo de 60 (sessenta) meses, será implantado piloto, em caráter experimental, durante os primeiros 60 (sessenta) dias de vigência do referido credenciamento, exclusivamente no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando se iniciará a aquisição direta das passagens aéreas, sem o intermédio de agências de viagem e turismo, nos moldes previstos ao longo deste Projeto Básico.

Não há na Lei nº 8.666/93 respaldo para contrato direto de 60 meses e nem experimental, que acaba, no fundo, se transformando em um contrato permanente, sem volta e perpétuo, pelo qual as companhias aéreas colocarão a União inteira em dependência direta das mesmas. Trata-se, simplesmente, de contratação direta que aniquila as agências de viagens e inviabiliza o próprio governo, que não teria o suporte essencial das agências, por exemplo, para atender o Ministro (MPOG), inclusive, em horário posterior ao experiente, feriados, etc...

Por outro lado, já adiante considerações no sentido de que não existe respaldo legal para, falando genericamente em estudos, já fazer uma contratação sem licitar, ainda mais desse porte, para toda a União, em um só contrato.



3.2 Benefícios diretos e indiretos que resultarão do credenciamento das companhias aéreas: Propiciar eficiência operacional e redução de custos com a aquisição de passagens aéreas, consolidando de forma efetiva a prevalência do critério de menor preço quando da compra das passagens, nos termos da Portaria MP nº 505, de 29.12.2009.

Não haverá benefício, mas simplesmente um grande transtorno, porque para as cotações, reservas, emissões, remarcações e todas as transações entregues a servidores públicos as chances de situações escusas, privilégios para se conseguir pontos de milhagens para colegas e amigos dentro da administração (já que, ao contrário dos contratos das agências, não haverá um fiscal do servidor público que usa o SCDP e o SGPA), será impraticável a governança para acumular as tarefas executivas e ao mesmo tempo pretender fiscalizar isso.

3.2.1 A contratação dos serviços será precedida de formalização de Acordo Corporativo de Desconto entre CREDENCIANTE e CREDENCIADAS visando à obtenção de descontos nos preços dos trechos de viagens e para a garantia de reserva de tarifa e assento por até XX (xxxx) horas, com cada companhia aérea credenciada.

Onde está o patamar de horas para “segurar” disponibilidade e, especialmente, preço, se qualquer companhia aérea, entre eles, inclusive, as 3 (três) ou 4 (quatro), podem combinar um patamar mínimo de horas, já que nem existe lei e nem obrigação legal de fazer isso.

Ora, de acordo com o artigo 1º da Portaria nº 676/GC-5/2000 somente a emissão do bilhete materializa o contrato para aquela viagem específica, aquele trecho de transporte aéreo.

3.2.2 As condições previstas nesses Acordos Corporativos de Desconto propiciam economia financeira, tanto em virtude da aplicação dos descontos nos preços, quanto pela significativa redução de situações em que a reserva é perdida durante os procedimentos internos de autorização da viagem (transcurso de mais de 24 horas).

Ineficiência da própria Administração contraria o artigo 37 da Constituição Federal e não serve como alegação para atos ainda mais ilegais.

Observe-se que a CGU divulga com relativa frequência relatórios nos quais comprova que bem mais da metade dos bilhetes de passagens aéreas são emitidos fora dos prazos em que deveriam e que a demora é da burocracia não das agências de viagens, mas da tramitação entre servidores, passando pelo ordenador de despesa, etc...



Quem não está cumprindo com o prazo do artigo 1º, inciso I, da Portaria nº 505/2009 – MPOG (prazo de 10 dias de antecedência para emissões de bilhetes) é a própria Administração e isso não é motivo para deixar de licitar.

Por outro lado, dessa norma ressalta-se importante aspecto a considerar e que também inviabiliza o credenciamento.

Além de não ser caso de inexigibilidade, por várias motivações de ordem constitucional e legal, o inciso V do mesmo artigo 1º da Portaria é taxativo ao dispor que **“a emissão dos bilhetes é realizada pela agência de viagens contratada, a partir da autorização do servidor formalmente designado”**. Isso confirma que existem ainda mais impeditivos da contratação direta, porque está sendo contrariada até mesmo norma vigente do próprio MPOG, que não permite que o SCDP e o inexistente SGPA possam servir para fugir da contratação das agências de viagens.

3.4 Inexigibilidade de licitação: Estão a se credenciar com a Administração Pública Federal as empresas aéreas nacionais que operam com linhas regulares domésticas.

3.4.1 A pretensa contratação tem enquadramento na inexigibilidade de licitação e serão credenciadas todas as companhias aéreas que tenham cobertura de voos distribuída no território nacional, verificado o atendimento às condições de habilitação previstas no Edital de Credenciamento.

3.4.2 Valendo-se dos presentes autos, pretende a Administração Pública Federal, fazer a contratação direta, mediante o procedimento de inexigibilidade de licitação, invocando como respaldo legal o caput do artigo 25 da Lei 8.666, de 1993, sob o argumento de estar configurada a inviabilidade de competição, pelo que passamos a esclarecer:

“Art. 25. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial:

Não existe inviabilidade de competição, porque a licitação precisa e deve ser feita e a disputa entre agências é o modelo concorrencial de décadas, portanto, não se sustenta a compra direta perante as companhias aéreas, porque essas sim, não são interligadas entre si para solucionar, concretamente, as demandas de “*agenciamento*” de “*viagens*” que os servidores públicos possuem, inclusive, fora dos horários dos expedientes dos órgãos públicos (companhias aéreas transportam pessoas 24 horas por dia, mas isso não resolve de forma alguma a viabilidade de passagens para servidores que perderam embarque após 19 horas, por exemplo, e precisam estar em um evento, que por alguma razão de necessidade do serviço precisam antecipar retorno por outra companhia aérea, etc).



3.4.4. O Plenário da Corte de Contas da União concluiu, ao Acórdão nº 1150/2013-P, em resposta à consulta da Secretaria de Comunicação do Paraná sobre a constitucionalidade do credenciamento, do qual transcrevemos o excerto, publicado no site daquele tribunal:

Citação sem nexos, porque se refere a uma situação tratada em lei específica aplicável à EBC (Empresa Brasil de Comunicação), para situações excepcionais e não rotineiras para contratação de pessoas e empresas quando a EBC não dispuser de pessoal para as tarefas especificadas em lei.

Não é sequer semelhante com o caso aqui, porque agenciamento de viagens é algo que se liga à “atividade meio” dos órgãos públicos e diz respeito às rotinas diárias, ou seja, jamais entraria em formato de credenciamento.

3.4.6 Ao analisar a possibilidade de aquisição de gêneros alimentícios diretamente dos produtores, por via de credenciamento, com fulcro no Artigo 25, caput, da Lei de Licitações, o Plenário do TCU entendeu que (Acórdão nº 351/2010-P):

(...)

3.4.7 À vista do registro constante do Acórdão acima transcrito, vale ressaltar que a presente contratação depara-se com absoluta impossibilidade de efetuar pesquisa de valores ou de encontrar disponibilidade para o pretenso objeto a ser contratado, qualquer que seja o meio utilizado para tal, tendo por finalidade a composição do certame licitatório.

Ora, o caso citado no acórdão foi respondido pelo TCU como permitido o credenciamento para compra de gêneros alimentícios onde dificilmente e sem regularidade poderiam chegar mantimentos às tropas que protegem as fronteiras do Norte do Brasil e mesmo assim os ministros ressaltaram que nas localidades onde existe comércio deve haver a licitação.

Portanto, tanto a citação do acórdão como a conclusão são absolutamente impertinentes.

5.1.2 O servidor responsável efetuará a reserva, de acordo com a demanda inicial já incluída no SCDP, via SGPA adquirido para este fim. Esta reserva deverá garantir ao ÓRGÃO BENEFICIÁRIO o valor da tarifa e a disponibilidade de assento, por até XX (xxxx) horas, contadas do momento da efetivação da reserva, conforme Acordo Corporativo de Desconto.

5.1.2.10 valor da tarifa será o valor final calculado pelo SGPA, que



considerará o preço praticado pela Companhia Aérea no seu site oficial, deduzindo o desconto avençado no Acordo Corporativo de Desconto.

Em primeiro lugar, além de não existir na Administração carreira de emissor de passagens essas atividades são típicas e exclusivas de agência de viagens e turismo, nos termos do artigo 3º, inciso IV, da Lei nº 12.974.

Além disso, servidor público exerce cargo, nos termos do artigo 3º da 8.112/90 e possui horário limitado pelo artigo 19 da mesma lei.

Isso confirma a incongruência dos outros itens do edital:

6.1 Os serviços de cotação, reserva, inclusive de assento, emissão, remarcação e/ou cancelamento de passagens aéreas serão prestados eletronicamente pela CREDENCIADA.

(...)

7.1 Os serviços serão prestados de forma ininterrupta, inclusive em finais de semana e feriados.

Ora, quem será o servidor público que ficará disponível de forma ininterrupta, inclusive em finais de semana e feriados, já que as companhias aéreas simplesmente fazem o transporte, mas quem reserva e emite, por exemplo, é um servidor público com senha do SCDP e do SGPA.

Proposto, solicitante e ordenador de despesa ficarão trabalhando 24 horas por dia, ainda mais lembrando-se de que o servidor sempre emite bilhete para outro, ou seja, se para ele mesmo terá de se cadastrar também com proposto.

Enfim, situações absurdas, em moldes que jamais poderiam ocorrer.

É o caso de se perguntar que ficará de plantão para emitir as passagens do Ministro, fazendo-se também esse paralelo em 100% dos órgãos da Administração Federal.

E mais: quem pagará a conta, no fundo, de emissões de mais de R\$ 1 bilhão em passagens aéreas se, no fim, é preciso ser paga a despesa com os sistemas Sabre e Amadeus, ainda que os mesmos estejam sendo acessados via um sistema desenvolvido por uma empresa privada para o SERPRO.

Lembre-se que sistemas GDS cobram por segmentos vendidos ou não vendidos, então transações se forem realizadas a mais causam despesa considerável ou se não forem realizadas as transações em volume mínimo causam também despesa.



Onde essa conta está “escondida” na análise de “vantajosidade”?

Outro a comentar.

11.3 Os serviços de remarcação e cancelamento respeitarão a política de comercialização da CREDENCIADA ou o que for negociado no Acordo Corporativo de Desconto firmado entre as partes.

11.4 O valor de cada bilhete será calculado com base na tarifa publicada no site da CREDENCIADA, no momento da reserva, descontado o percentual de desconto do Acordo Corporativo de Desconto (incidente sobre todas as tarifas publicadas à época da emissão do bilhete e válido para todas as rotas regulares operadas pela companhia aérea) e somado o valor de taxa de embarque.

A primeira regra acima citada é completamente indefinida, não tem nada de impositivo, nada de vantagem competitiva, como ocorre nas licitações, e jamais irá superar a dinâmica do mercado, porque 24 horas por dia pode ocorrer situação em que uma cotação acabou de ocorrer e logo em seguida entrou no ar no site da TAM, da GOL ou da Azul uma promoção em condições muito melhores.

Por outro lado, a segunda regra está despropositada, porque se é para fazer fiscalização, que é o que o TCU realmente tem exigido, então porque os gestores atuais não exercem essa fiscalização de forma eficaz, que é de dever, nos termos do artigo 58, inciso III, da Lei nº 8.666/93.

Consultar bilhetes em sites de companhias aéreas já se faz hoje e qual novidade haveria em fazer isso sendo o contrato com agência de viagens ou companhia aérea?

O QUE FALTA É EXERCÍCIO DO DEVER DE FISCALIZAR E NÃO NECESSIDADE DE FAZER O QUE É PROIBIDO, CONTRARIA REGRAS E CAUSARÁ ENORMES PREJUÍZOS PARA A PRÓPRIA ADMINISTRAÇÃO.

➤ **3. PEDIDOS**

Diante do exposto, a agência requer a anulação credenciamento.

Informa, por oportuno, que o original da presente manifestação será apresentado ao Ministério no prazo legal dos artigos 1º e 2º da Lei nº 9.800, que permite uso de



meios eletrônicos para a prática de atos processuais e é aceita também nos processos administrativos.

Brasília, 07 de julho de 2014.



Cristiano Pereira Aires
Diretor Presidente