



**ILMA. SRA. SANDRA MARIA DE MENEZES BELOTA  
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CREDENCIAMENTO  
CENTRAL DE COMPRAS E CONTRATAÇÕES  
ASSESSORIA ESPECIAL DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO  
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO**

**Ref: Processo nº 03001.000017/2014-59 - Edital de Credenciamento nº 1/2014**

**SLC SERVICOS AEROPORTUÁRIO LTDA - ME**, inscrita no CNPJ sob o nº 04.462.643/0001-08, situada na CLSW 303, Bloco C, s/n Salas 110, 111 e 112, Sudoeste, Brasília - DF, CEP 70.673-623, vem respeitosa e tempestivamente à presença de Vossa Senhoria formular **REPRESENTAÇÃO**, com fundamento no artigo 109, inciso II, da Lei nº 8.666/93, requerendo anulação do credenciamento ou, caso contrário, seja a presente encaminhada à autoridade superior para decisão, no mesmo sentido pleiteado, em face dos argumentos de fato e de direito apresentados.

1 - Falta de competência legal da Central de Compras

Muito embora o artigo 13, incisos I e VII, do Anexo I do Decreto nº 8.189/2014, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, tenha previsão de que à Central de Compras e Contratações compete, no âmbito do Poder Executivo Federal, desenvolver, propor e implementar modelos, mecanismos, processos e procedimentos para aquisição e contratação centralizadas de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos e entidades e, inclusive, "instruir" os processos de aquisição e contratação direta dos bens e serviços de uso em comum "sob sua responsabilidade", isso não respalda o ato de conduzir, efetivamente, uma contratação direta, especialmente, na dimensão pretendida.

**SLC VIAGENS**  
Aeroporto de Brasilia - 55 61 3364 9034 / 9034 / 9034fax  
Ed. Le Parc (Sudoeste) - 55 61 3964 1801 / 8901 / 9801fax  
CNPJ: 04.462.643/0001-08





O decreto refere-se a *"instruir"* processos de contratação direta *"sob sua responsabilidade"*, mas não há qualquer dispositivo da Lei nº 8.666/93 que estabeleça que um determinado órgão licite ou contrate algo por inexigibilidade, para toda uma esfera estatal, como a União, que é formada de centenas de unidades com sua própria autonomia orçamentária (a começar pelas outras *"pastas"*, os outros Ministérios, por exemplo, com seus inúmeros enter que possuem autonomia para licitar e contratar).

Além disso, pelo artigo 12 do Anexo I do Decreto 8.189/2014, à Assessoria Especial para Modernização da Gestão compete *"assessorar"* o Ministro de Estado na coordenação, gerenciamento e apoio técnico a projetos especiais de modernização da gestão pública relacionados a temas e áreas estratégicas de governo. E se a Central de Compras está em uma estrutura de *"assessoria"* e não de *"decisão"* ou *"execução"*, a mesma não pode realizar essa contratação direta.

Competência somente possui que a detém por *"lei"*.

Pode-se alertar, inclusive, que os outros Ministérios e os outros órgãos inúmeros órgãos vinculados a cada um deles por todo o Brasil possuem sua competência para licitar e contratar diretamente em face do sistema da Lei nº 8.666/93, que em seu artigo 6º, inciso XII, conceitua *"Administração"*, como sendo *"órgão, entidade ou unidade administrativa pela qual a Administração Pública opera e atua concretamente"*.

Esse é o sistema da lei, completamente desenvolvido para que cada *"órgão"* ou *"entidade"* conduza suas próprias licitações, inclusive, atentando para vedações, como a de impedimentos de servidores de participarem de licitação ou execução contratual se forem servidores ou dirigentes daquele *"órgão ou entidade"*, conforme consta do artigo 9º da Lei nº 8.666/93.

Competência é requisito de validade de qualquer ato administrativo e não pode ser renunciada, *"salvo autorização em lei"* (artigo 2º, parágrafo único, inciso II, da Lei nº 9.784/99). Mais especificamente, o artigo 11 da Lei nº 9.784/99 é claro e direto ao dispor que *"a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação e avocação legalmente admitidos"*.

Então os outros órgãos que fazem parte da *"esfera federal"* nem sequer poderiam *"abrir mão"* de suas competências em prol da Central de Compras, estrutura que não foi criada *"por lei"* (norma aprovada pelo Congresso Nacional) e está no âmbito de uma *"assessoria"* de um ministério.



## 2 – Falta de amparo legal para contratação direta unificada

Ainda aproveitando os argumentos adiantados no tópico anterior, cabe complementar o contexto aduzindo que, quando a Lei nº 8.666/93 estabelece os procedimentos de licitar, de registrar preços, de contratar diretamente por dispensa ou por inexorabilidade, em 100% dos casos, a lei se reporta à “Administração”, que legalmente é um “órgão” ou “entidade” (que pode ser uma empresa pública, por exemplo), e não uma esfera estatal inteira.

E para “matar” de uma vez o assunto, tornando-o ainda mais inquestionável, observa-se que a figura da “centralização” de licitações e contratos ainda está em discussão no Congresso Nacional, fazendo parte do 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).

Essa aqui é a norma que AINDA NÃO É LEI:

*“Art. 33. Os órgãos da Administração com competências regulamentares relativas às atividades de administração de materiais, de obras e serviços e de licitações e contratos deverão ainda:*

*I - instituir instrumentos que permitam, preferencialmente, a centralização dos procedimentos de aquisição e contratação de bens e serviços”.*

Detalhe é que ainda assim esse dispositivo do projeto de lei indica que os órgãos deverão fazer essa centralização “preferencialmente”, ou seja, não algo impositivo para 100% dos órgãos nem mesmo de um mesmo ente federativo.

Por essa razão, com profundo respeito, trata-se de uma aberração jurídica o credenciamento em discussão, ou seja, uma contratação direta, por inexorabilidade de licitação, de uma só vez, para todos os órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, com possibilidade de uma faculdade de adesão por entes da Administração indireta.

Conduzir o credenciamento em questão, portanto, implica em contrariar frontalmente o princípio da legalidade, insculpido no artigo 37 da Constituição Federal, segundo o qual a Administração Pública somente pode fazer o que está autorizado em lei (por isso o caso concreto é de nulidade absoluta).





### 3 – Violação flagrante do dever de audiência pública

Apenas em 2013 o “*governo federal*” gastou R\$ 1.281.924.328,29, ou seja, algo em torno de R\$ 1,3 bilhão, em passagens aéreas.

Se isso for tomado como base, juntamente com o credenciamento “*perpétuo*” (na prática é isso, porque as companhias aéreas por muitos anos serão as mesmas de hoje e pronto), que está com a “*fachada*” (aparência) de vigência de “60 meses” (5 anos), tem-se uma verdadeira **contratação direta de R\$ 6,5 bilhões**.

E o Ministério ainda entende que isso é simples assim? Mas não é.

Uma “*simples*” licitação de valor estimado superior a R\$ 150 milhões já deve ser antecedida de audiência pública, por força do disposto no artigo 39 da Lei nº 8.666/93.

E o Ministério pretende deixar de licitar algo desse porte em apenas 10 (dez) dias entre uma publicação no DOU e o tal credenciamento, sem qualquer discussão pública ou debate aberto, convocado, sem cumprir com o princípio da publicidade (transparência) e ainda desconsiderando o artigo 37 da Constituição Federal e o dever de zelo pelo “*interesse público*”, previsto no artigo 2º da Lei nº 9.784/99?

Mudar dessa forma abrupta um modelo implantado há décadas na Administração Pública (agenciamento de viagens, por agências de viagens, como única forma viável de possibilitar, completa e adequadamente, os deslocamentos dos servidores públicos), para simplesmente “*comprar passagens*” diretamente (sem licitar) de companhias aéreas?

Não se tem a noção do tamanho do problema e dos impedimentos legais e da imposição de se ter feito, no mínimo, alguma audiência pública na qual estivessem presentes os gestores públicos, os órgãos de controle, as agências de viagens e turismo e companhias aéreas, todos juntos?

Somente uma audiência pública viabiliza a completa compreensão dos aspectos legais e também práticos de uma idéia absurda como a ora enfrentada.

Mais um ponto de nulidade: ausência de audiência pública.





#### 4 – Contrariedade às normas sobre despesas e limites contratuais

Atualmente os contratos das agências de viagens possuem como base o limite de controle dos 25% de variação, nos termos do artigo 65, §§ 1º e 2º, da Lei nº 8.666/93 (não obstante as tantas estimativas erradas nas licitações).

Mas o tal credenciamento é uma verdadeira porta aberta para o descontrole dos gastos públicos, porque deixa “na mão” dos servidores públicos a tarefa de serem agentes de viagens e, de outro lado, não estabelecem qualquer limite de despesa para “comprar” bilhetes junto às privilegiadas 3 ou 4 companhias aéreas brasileiras.

Observe-se, nesse aspecto, os itens do edital de credenciamento:

*“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.*

*15.1.2. A despesa acima fica condicionada à aprovação da Lei Orçamentária Anual”.*

Dispositivos no mesmo sentido constam dos itens 22.1.1 e 22.1.2 do Anexo I – Projeto Básico.

No fim das contas, acaba-se com o controle baseado em um contrato e deixa-se de forma simplória a rubrica do orçamento para despesa com “Passagens e Despesas com Locomoção” como fonte de recursos, mas como limite a “dotação orçamentária disponível para a Pasta”.

Para as agências de viagens, hoje, se observa a limitação dos 25%, como manda a lei, mas para as companhias aéreas será “gastar” tudo o que estiver no “orçamento”?

Agora pode-se imaginar também isso mais os chamados “créditos suplementares e especiais”, para se ter uma noção do tamanho da “porta aberta”.

Admite-se uma situação dessa natureza na Administração Pública?





Agrava-se a isso o fato de que o item 10 e subitem 10.1 do Anexo I – Projeto Básico estabelecem:

**“10. CUSTO ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO**

**10.1 Pela sistemática utilizada pelas companhias aéreas, praticada no mercado e validada pela Lei 11.182/2005, que versa sobre a liberdade tarifária para estipulação de seus preços, não é cabível estabelecer previamente os valores a serem praticados.”.**

Uma contratação direta bilionária e não se sabe o limite? Isso?

Na determinação do artigo 6º, inciso IX, alínea “f”, da Lei nº 8.666/93 todo projeto básico deve ter um orçamento de custo global, mas isso não está sendo atendido, apesar de saber o Ministério o tamanho de gasto da União com passagens aéreas.

Também nada consta no edital de credenciamento e nem no projeto básico sobre como seria um empenho para um contrato bilionário como esse, que é formado em ato dentro do Ministério do Planejamento, mas terá pagamentos de faturas sendo efetuados por centenas e centenas de unidades gestoras por todo o Brasil. Que formato é esse? Está previsto em qual lei?

Na verdade, é um contrato que, além de tudo, contraria a regra elementar do artigo 60 da Lei nº 4.320/64 (que estabelece normas gerais de Direito Financeiro, inclusive, para a União:

**“Art. 60. É vedada a realização de despesa sem prévio empenho.”.**

Atualmente cada contrato de agência de viagem com cada órgão público tem seu empenho e isso é uma forma de controle, de melhor gestão.

Mas o que se pretende é também passar “*por cima*” dessas regras legais e deixar tudo aberto para comprar bilhetes de passagens diretamente perante as companhias aéreas? Não existe mais dever de empenho prévio?

Vale lembrar que a liberdade tarifária prevista no artigo 49 da Lei nº 11.182/2005 existe há anos, as companhias aéreas promovem suas promoções em ambiente concorrencial há anos, os órgãos públicos sabem disso e há anos compram bilhetes com variações de valores, especialmente porque mais da metade dos pedidos chegam com pouca antecedência.

Então porque não existe valor do contrato e nem empenho?



## 5 – Passagens aéreas não podem ser compradas sem licitação

É imperativo pelo artigo 37, inciso XX, da Constituição Federal, que licitar é a regra e que as exceções são previstas em “lei”, constando também esse comando de licitar no artigo 2º das Lei nº 8.666/93, que estabelece as regras gerais de licitação e contratação, inclusive, para a União.

E ao contrário do que consta no edital do credenciamento e do seu projeto básico (exemplo itens 3.4.1, 3.4.2 e tantos outros espalhados pelo texto), não é o caso de inexigibilidade de licitação, a pretexto de aplicação do artigo 25, *caput*, da Lei nº 8.666/93.

A competição no mercado para se atender a finalidade ou demanda de viagens dos servidores públicos existe e é notória, por meio de agências de viagens, porque esse é o modelo em todo o Brasil, sendo o contrário e até mesmo inviável pensar que isso seria resolvido com compra direta de passagens em uma ou outra companhia aérea, porque nenhuma das companhias aéreas atenderia a todos os trechos, dias e horários nos quais os servidores públicos precisam viajar.

O Tribunal de Contas da União, há quase 20 anos atrás, na Decisão nº 409/94 – Plenário (TC 015.440/93-1 – Rel. Min. Adhemar Paladini Ghisi), já respondeu a consulta sobre o assunto de forma taxativa, deixando claro que a **aquisição de passagens aéreas e outros serviços de transporte aéreo, obrigatoriamente, deve ser precedida do competente processo licitatório.**

Destacou o Excelentíssimo Senhor Ministro Relator que a Lei nº 8.666/93, ao elencar em seu artigo 24 os casos de dispensa de licitação não manteve as disposições do inciso VII do artigo 22 do Decreto Lei nº 2.300/86, que permitia a dispensa de licitação, quando a operação envolvesse concessionária de serviço público e o serviço fosse pertinente ao objeto da concessão. Portanto, clara posição do TCU, após o advento da Lei nº 8.666/93, de que não é amparada a compra de passagens diretamente das companhias aéreas (concessionárias).

O mesmo Tribunal, na Decisão nº 0396-45/97-P (TC 014.976/1996-0 – Rel. Min. Iram Saraiva), já afirmava que os “*ganhos extras*” das agências de viagens, decorrentes de negociações comerciais, não poderiam ser considerados ilícitos, ou seja, não é pelo simples fato de existirem negociações comerciais entre agências de viagens e companhias aéreas que, agora, o governo vai “*comprar*” passagens diretamente (sem licitar).





## 6 – Violação à regra de validade da contratação direta

O parágrafo único do artigo 26 da Lei nº 8.666/93 estabelece:

*“Parágrafo único. O processo de dispensa, de inexigibilidade ou de retardamento, previsto neste artigo, será instruído, no que couber, com os seguintes elementos:*

*(...)*

*II - razão da escolha do fornecedor ou executante;*

*III - justificativa do preço.*

*(...)”.*

Mas o projeto básico do credenciamento traz os seguintes itens a serem objeto de reflexão no contexto:

*“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.*

*(...)*

*10.1 Pela sistemática utilizada pelas companhias aéreas, praticada no mercado e validada pela Lei 11.182/2005, que versa sobre a liberdade tarifária para estipulação de seus preços, não é cabível estabelecer previamente os valores a serem praticados.”.*

Ou seja, a lei manda justificar porque somente aquele fornecedor atenderia à finalidade da contratação e também justificar preço, mas isso não foi feito, havendo “lacunas” diversas, como a suposta manutenção de tarifas por “XX horas” (se não está indicado pode meramente 1 hora, por exemplo?), como a ineficácia, porque para um mesmo voo uma tarifa pode ter sido apresentada ao Ministério, mas logo em seguida a companhia aérea já baixou os valores para melhor preencher a aeronave, etc...

Na verdade, tem-se um contrato sem licitação para “avaliação”, inclusive, de preços, para se saber se supostos “estudos” (não divulgados, não publicados e que não foram objeto de discussão em audiência pública, com os diversos segmentos do setor) estariam certos em indicar a tal “vantajosidade”, que nem se resumiria a “preço”, como se vê acima e, por exemplo, em face da “viabilidade” de efetivamente “agenciar” todas as viagens dos servidores públicos, com comparação de preços ligados a tarifas



*Handwritten signature in blue ink.*





com ou sem as restrições impostas pelas companhias aéreas que impedem ou tornam mais onerosas determinadas alterações, ida por uma companhia aérea e retorno por outra, reserva, emissão, cancelamento, e outras transações a qualquer do via ou da noite, em 365 dias por ano.

Pergunta-se: foram feitos estudos convocando para debate as companhias aéreas, as agências de viagens, os servidores públicos usuários dos serviços, os fiscais de contratos e os órgãos de controle? NÃO, NÃO E NÃO.

Limita-se a alegação de estudos do passado, do próprio Ministério, sem nenhuma comparação de economicidade, tanto que está reconhecido nos dispositivos do projeto básico que não se sabe sequer os preços que serão praticados pelas companhias aéreas e nem se tem valor estimado dessa contratação direta.

Enfim, não atende ao dispositivo legal que estabelece os requisitos de validação de qualquer contratação direta.

7 – Servidor público não consegue e não pode ser agente de viagens

Nos termos do artigo 3º da Lei nº 8.112/90, cargo público “*é o conjunto de atribuições e responsabilidades previstas na estrutura organizacional que devem ser cometidas a um servidor*”. E o parágrafo único desse dispositivo estabelece que os cargos públicos são “*criados por lei, com denominação própria*”.

Assim existem as diversas carreiras estabelecidas por leis das mais diversas, mas não existe qualquer uma delas que estabeleça um cargo de agente público “*emissor de passagens*”, como seria necessário em face dos itens do projeto básico do credenciamento (exemplo do item: “*5.1.2 O servidor responsável efetuará a reserva...*”). E pelo volume de transações entre cotações de preços com as diversas companhias aéreas, reservas, emissões, alterações, cancelamentos e outras requisições, isso seria impraticável para um servidor público sem o abandono ou prejuízo completo ou quase completo de suas competências legais (previstas em seu cargo de carreira).

Ainda nesse tópico deve ser lembrado que o Decreto-Lei nº 200/67 impede que uma situação como essa seja concretizada na Administração Federal:

*“Art. 10. A execução das atividades da Administração Federal deverá ser amplamente descentralizada.*

*§ 1º A descentralização será posta em prática em três planos principais:*

SLC VIAGENS  
Aeroporto de Brasília - 55 61 3364 9034 / 9034 / 9034fax  
Ed. Le Parc (Sudoeste) - 55 61 3964 1801 / 8901 / 9801fax  
CNPJ: 04.462.643/0001-08



*Assunto*



(...)

c) da Administração Federal para a órbita privada, mediante contratos ou concessões.

(...)

§ 7º Para melhor desincumbir-se das tarefas de planejamento, coordenação, supervisão e contrôl e com o objetivo de impedir o crescimento desmesurado da máquina administrativa, a Administração procurará desobrigar-se da realização material de tarefas executivas, recorrendo, sempre que possível, à execução indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada a desempenhar os encargos de execução.”.

Já a própria finalidade da Administração (requisito de validade de qualquer ato administrativo) jamais seria atendida, porque os servidores possuem limitação de carga horária, segundo a mesma Lei nº 8.112/90:

“Art. 19. Os servidores cumprirão jornada de trabalho fixada em razão das atribuições pertinentes aos respectivos cargos, respeitada a duração máxima do trabalho semanal de quarenta horas e observados os limites mínimo e máximo de seis horas e oito horas diárias, respectivamente.”.

Não poderiam solucionar situações ocorridas fora dos horários de expediente, bem como em feriados, finais de semana etc.

Em outra frente, estariam invadindo o campo de atividade tratado na Lei nº 12.974/2014, que estabelece em seu artigo 3º:

“Art. 3º É privativo das Agências de Turismo o exercício das seguintes atividades:

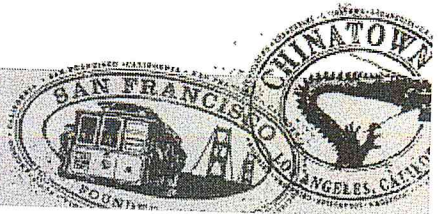
(...)

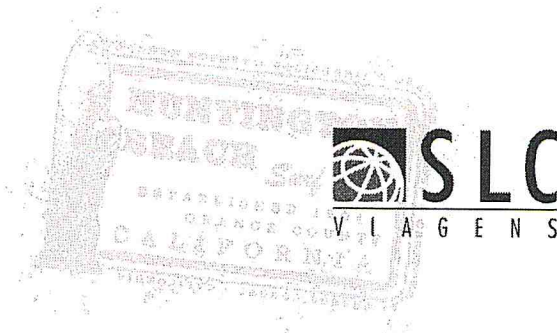
IV - organização de programas, serviços, roteiros e itinerários de viagens, individuais ou em grupo, e intermediação remunerada na sua execução e comercialização;”.

8 – Órgão público não consegue e não pode ser agência de viagens

Além do mesmo fundamento legal indicado no item anterior, para trabalhar com reservas, emissões, cancelamentos, enfim, tarefas exclusivas de agências de viagens e turismo, os órgãos públicos precisariam estar cadastrados no Ministério do Turismo, uma vez que, embora para o público próprio de servidores públicos, estariam,

SLC VIAGENS  
Aeroporto de Brasília - 55 61 3364 9034 / 9034 / 9034fax  
Ed. Le Parc (Sudoeste) - 55 61 3964 1801 / 8901 / 9801fax  
CNPJ: 04.462.643/0001-08





na práticas, executando efetivamente atividades de agências de viagens, o que exigiria cadastro no Ministério do Turismo, nos termos da Lei nº 11.771/2008 e do Decreto nº 7.381/2010.

#### 9 – Contrato com custos ocultos e incertos para sistemas GDS e garantias

O formato concebido pelo Ministério, *data venia*, coloca em grave risco o interesse público e com potencial de inúmeros e freqüentes prejuízos.

Para um contrato gigantesco de R\$ 1,3 bilhão por ano, em que milhares de servidores públicos pelo Brasil precisariam de senhas (individuais) de usuários para efetivamente terem acesso aos dados do Sabre ou do Amadeus, sistemas de distribuição global que agrupam informações de centenas de companhias aéreas, para comparação de preços, reservas, emissões, etc.

Exemplo: TAM usava plataforma Sabre e passou a usar a Plataforma Amadeus. Cada uma tem sua realidade e sua integração.

Os sistemas envolvem também garantia financeira, porque não atribuem senhas “gratuitamente”, além disso, se aquele detentor do cadastro não gerar a quantidade mínima de segmentos no período, seria necessário pagar sim, pagar porque não teve performance, volume de vendas.

Quem pagaria por isso? Onde estariam computados esses custos?

Essa informação é muito grave e precisa ser reconhecida.

#### 10 – Prejuízos de ordem econômica e sérios riscos para a Administração

O formato concebido já seria impraticável, primeiro, porque as companhias aéreas brasileiras apresentam problemas em sua regularidade fiscal/trabalhista e não conseguiriam emissão de certidões, desatendendo, portanto, aos requisitos do próprio item 5.1 do edital de credenciamento.

Sob outra ótica, o Tribunal de Contas da União já reafirmou que em inexigibilidade de licitação também deve haver regularidade fiscal da contratada (Acórdão n.º 1.234/2009-Plenário).



E mais, colocaria toda a Administração federal refém de 3 ou 4 companhias aéreas, em sério risco para a própria Administração, por não haver chance de barganha de preços, como as agências de viagens lutam sempre para conseguir.

Se as companhias aéreas sabem que as passagens serão compradas diretamente delas, apenas com elas mesmas, sem a função até social e concorrencial que as agências de viagens desempenham, confrontando constantemente os preços entre os disponíveis no mercado, cria-se uma situação que quase chega a ser algo como um cartel, ou de dominação de mercado, deixando o governo em verdadeira armadilha.

Por outro lado, aniquilaria mais de 20 mil agências de viagens que vendem para órgãos de governo, aliás, a maioria delas microempresas ou empresas de pequeno porte, porque seu faturamento não é o valor das passagens, mas a remuneração recebida das companhias aéreas.

Assim, o credenciamento, privilegia 3 ou 4 grandes empresas e aniquila com cerca de 20 mil pequenas, contrariando a função social da empresa, a livre concorrência, a busca pelo pleno emprego, e outros postulados básicos do artigo 170 da Constituição Federal, como o tratamento reservado às microempresas e empresas de pequeno porte.

Basta que entre as poucas companhias aéreas haja alguma combinação de práticas comerciais em relação ao governo, que o próprio governo terá caído em sua armadilha, o que contraria a defesa do interesse público, que é prevista no artigo 2º da Lei nº 9.784/99.

### 11 - Pedidos

Ante o exposto, requer a imediata e completa anulação do processo de credenciamento em curso.

Termos em que requer e aguarda deferimento.

Brasília, 07 de julho de 2014.

  
**CLAUDIO HENRIQUE ECHEBARRIA DE CARVALHO**  
**SLC SERVICOS AEROPORTUÁRIO LTDA - ME**

