

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE
LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2015

RECEBI em 23/03/15
(Signature)

LUIZ CARLOS BURKLE, BRASILEIRO, CASADO, PEQUENO EMPRESÁRIO, RESIDENTE E DOMICILIADO NA AV. FERNANDO FERNANDO OSÓRIO, 3375, CPF 187.461.280-34, NA CONDIÇÃO DE CIDADÃO, e

LUIZ CARLOS BURKLE-ME, PESSOA JURÍDICA, ESTABELECIDADA NESTA CIDADE, NA AV. FERNANDO OSÓRIO, 3375, TRES VENDAS, CNPJ 88.097.100/0001-29

VEM IMPUGNAR O EDITAL 01/2015, REFERENTE A CONCORRÊNCIA PÚBLICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS DA CIDADE DE PELOTAS, O QUE FAZEM COM FUNDAMENTO NO ART. 41, § 1º E 2º. DA LEI 8.666/93, PELOS SEGUINTE FUNDAMENTOS.

O Signatário é um pequeno empresário que, há mais de quarenta anos, com sua microempresa, a segunda impugnante, presta serviços de transporte rural ou interdistrital ao Município de Pelotas. Ao examinarem o Edital de Licitação n. 01/2015, deram-se conta de que o Município de Pelotas pretende efetuar uma licitação única, para toda a cidade, inclusive a zona rural, o que, pela

dimensão econômica do empreendimento, tira qualquer possibilidade de pequenas empresas de participarem do certame.

Por isso, na condição de cidadão e também de titular da pessoa jurídica, inconformados com a injustiça e mesmo com a ilegalidade dessa construção licitatória, sentem-se no dever de impugnar o Edital, como lhes asseguram o § 1º e § 2º do art. 41 da Lei 8.666, a fim de oportunizar à administração pública a efetuação das correções que se impõem.

O Edital, embora invoque, como uma das leis de regência, a Lei municipal 5.854, de 30 de novembro de 2.011, no seu texto, ignora totalmente a disposição do art. 30 que estabelece: “

Art. 30. O Poder Público Municipal, dará prioridade para a execução do Projeto de Troncalização e Integração Física -Tarifária do Transporte Coletivo Urbano, visando a regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Pelotas.

Parágrafo único. Tão logo seja finalizada a licitação e implantação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, o Poder Público Municipal dará início ao processo licitatório e a devida regulamentação do Transporte Coletivo Rural e Intra-municipal.

Ou seja: o poder público não pode fazer, **ao mesmo tempo**, concorrência para os serviços da cidade e para os serviços rurais. Primeiro, ele tem de criar o Sistema de Transporte Coletivo Urbano e, **depois**, dar início ao processo licitatório e “devida regulamentação do Transporte Coletivo Rural e Intramunicipal”.

A Lei 5.584 assim determinou porque o transporte da cidade é completamente diferente do transporte para o interior do Município, a começar pelos ônibus que, aqui, são ônibus rodoviários, de configuração completamente diversa da dos ônibus urbanos. A operação do sistema rural não tem sequer características urbanas.

Por outro lado, os serviços rurais são efetuados por empresas de pequeno porte, e o número de ônibus exigidos bem menor que os da cidade.

Como se não bastasse, o Edital **impede** que empresas – que toda vida operaram serviços rurais, como é o caso da empresa em que o impugnante trabalhou e trabalha há muitos anos – possam participar da licitação.

É que a qualificação técnica exige que o candidato tenha atestado de experiência em serviços de transportes urbanos ou com características urbanas em **ônibus urbano** e essas exigências, do item 14.4.1.1 do Edital, simplesmente eliminam todas as atuais empresas da área rural e interdistrital do Município de Pelotas.

14.4.1.1 - A **LICITANTE** deverá apresentar atestado(s) emitido(s) em seu nome ou das empresas componentes do consórcio licitante, fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado prestadora de serviço público, apto a **comprovar o desempenho da prestação de serviço**

público de transporte coletivo urbano ou interurbano com características de urbano de passageiros, em linhas urbanas ou interurbanas com características de urbanas, com veículos do tipo ônibus e/ou microônibus urbano, pertinente e compatível com o objeto da presente licitação, e com frota vinculada ao serviço de, no mínimo, de 80 (oitenta) veículos.

Ora, nenhuma das empresas rurais, atualmente existentes e que assim operaram toda a vida, pode conseguir atestados que comprovem o desempenho de um serviço urbano ou com características urbanas, **em ônibus urbano**, pela simples razão de que os serviços chamados distritais, ou interdistritais, ou rurais, **não possuem essas características.**

Isso quer dizer que, isoladamente, nenhuma empresa rural atualmente existente, pode participar. Simplesmente estão excluídas.

Por outro lado, poderiam elas, em tese, participar em consórcio com empresas que tenham a qualificação técnica exigida [transporte urbano ou interurbano com características urbanas, em ônibus urbano], mas o consórcio é um contrato, que exige, como primeira condição, o consenso entre todos os consorciados.

Ora, empresas rurais não acrescentam nada ao consórcio, porque, nos termos da letra c), do mesmo item acima transcrito, não podem ser aproveitados como "somatório das experiências de seus integrantes":

c) Em caso de CONSÓRCIO, a comprovação da experiência a que se refere o presente item poderá ser realizada pelo somatório das experiências de seus integrantes;

Assim, nenhum consórcio que eventualmente se forme, vai admitir empresas que não somam nada em termos de qualificação técnica. O interesse do consórcio é somar experiências, não diminuir.

Ademais, o Edital só admite, mesmo para formação do consórcio, empresas que preencham todos os requisitos do item 14:

17.2.5 Somente será habilitado o LICITANTE que satisfizer, integralmente e sem ressalvas, o disposto no item 14 deste Edital – DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO.

Ora, as empresas rurais não satisfazem as exigências do item 14, especialmente as do item 14.4.1.1., acima transcrito. Não

podem, portanto, sequer participar de consórcio algum, porque iriam desqualificar o consórcio.

Além do mais, ninguém pode obrigar que eventual consórcio, entre as empresas urbanas, venha a admitir empresas que operam serviços completamente diferentes dos urbanos, com ônibus rodoviário. Pela Constituição, art. 5º, inc. XX, ninguém está obrigado a associar-se ou a permanecer associado.

Logo, as chances de participação são inexistentes, já que empresas de grande porte [nos termos da cidade], jamais poderiam admitir consorciados como os que atualmente operam os serviços rurais porque estes não atendem, "integralmente e sem ressalvas", as regras de qualificação técnica de natureza urbana, exigidas no item 14.4.1.1, nos termos do item 17.2.5..

Por outro lado, a tarifa proposta, R\$2,886, no item 5.2. do Edital, é claramente inexecutável para os transportes rurais em que existem linhas de até 80 km com tarifa, atual, de R\$9,60.

A justificativa de que haverá um subsídio interno entre os usuários da cidade e os usuários rurais fere o disposto no art. 9º e seus parágrafos da Lei 12.587. Pelas regras em vigor de 5 de janeiro de 2012, a tarifa de remuneração R\$9,60, hoje, a mais alta], quando for inferior à tarifa pública R\$2,886 pelo Edital, item 5.2] não pode gerar subsídio interno, entre usuários, mas subsídio extratarifário, **sobre o qual há absoluto silêncio no Edital.**

Veja-se o que diz a Lei 12.587/2012:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a **tarifa de remuneração** da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a **cobrir os reais custos do serviço prestado** ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se **tarifa**

pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3o A existência de **diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário** denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4o A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5o Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por **receitas extratarifárias**, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Logo, está claro que a tarifa de remuneração de R\$2,886 não cobre os **custos reais dos serviços prestados** [Lei 12.587, art. 9º, § 1º]; nessas condições, como a tarifa pública é insuficiente para cobrir os custos reais dos serviços, o caso do transporte rural se enquadra como o de subsídio cujas receitas devem ser extratarifárias.

Assim, mais uma vez, mostra-se que o Edital é inadequado, além de ilegal, ao criar uma hipótese, proibida pela lei, de subsídio entre usuários do transporte público.

Finalmente, a Lei 5.584 exige que o Município regulamente, previamente, o transporte rural e intra-municipal:

Art. 30. O Poder Público Municipal, dará prioridade para a execução do Projeto de Troncalização e Integração Física -Tarifária do Transporte Coletivo Urbano, visando a regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Pelotas.

Parágrafo único. Tão logo seja finalizada a licitação e implantação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, o Poder Público Municipal dará início ao processo licitatório e a devida regulamentação do Transporte Coletivo Rural e Intra-municipal.

Logo, não pode haver licitação do transporte rural e intra-municipal antes da existência de sua regulamentação e, para isso, o Poder Executivo tem de enviar projeto de lei à Câmara para regulamentar a atividade na qual o impugnante desenvolve seu trabalho há muitos anos.

Em face do exposto, pedem que a presente impugnação seja acolhida e resolvida dentro dos prazos legais de sua resposta, suspensa a licitação conjunta dos dois sistemas e refeito o Edital para dele serem expurgadas as cláusulas ilegais em face, fundamentalmente, da Lei 5854/2001.

Termos em que pedem deferimento.

Pelotas, 20 de março de 2.015.

Luiz Carlos Bink

pp.

PROCESSO N.º Req. Interno 200.013593/2015
ASSUNTO: Licitação para “Concessão do Transporte Público”, no Município de Pelotas/RS

RESPOSTA - IMPUGNAÇÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA N.º 01/2015

LUIZ CARLOS BURKLE E LUIZ CARLOS BURKLE-ME , apresentaram, em 23 de março de 2015, impugnação ao Edital de Concorrência n.º 01/2015, com fundamento no § 1º do art. 41 da Lei 8.666/93.

ALEGAÇÕES

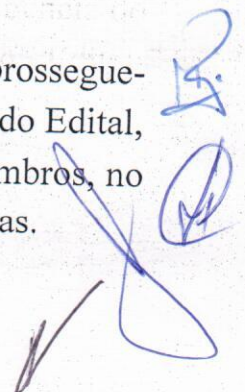
As alegações apresentadas referem-se ao fato do Edital ignorar a disposição do art.30 da Lei Municipal 5.854 de 30 de novembro de 2011; à exigência do item 14.4.1.1 do Edital; à tarifa proposta no item 5.2 do Edital; regulamentação prévia do Transporte Coletivo Rural e Intra-municipal.

Ao final requer,

- Seja acolhida a presente impugnação;
- Seja suspensa a licitação conjunta dos dois sistemas;
- Seja refeito o Edital para dele serem expurgadas cláusulas ilegais em face da Lei 5.854/2001.

CONSIDERAÇÕES

Feito o breve relato, sendo a impugnação tempestiva, prossegue-se a análise das razões apresentadas pelo impugnante e dos termos do Edital, pela Comissão Especial de Licitações, que por seu Presidente e membros, no uso de suas atribuições legais, vem prestar as informações necessárias.



A) Segundo o impugnante, o Município ter, através de um único processo licitatório, determinado a concorrência para os serviços de Transporte Coletivo Urbano e Rural afronta o disposto no Parágrafo Único do Art. 30 da lei 5.854/2011.

O fato de o artigo em comento dizer que tão logo seja finalizada a licitação e implantação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano o Poder Público Municipal dará início ao processo licitatório para o Sistema de Transporte Coletivo Rural reveste-se de uma garantia de que isso ocorra.

Veja-se que o “caput” do art.30 diz que o Poder Público dará **prioridade** para a execução do Sistema Urbano o que não impede que o Gestor Municipal decida, como fez, que a licitação seja conjunta, seja unificada, o objeto seja um único Sistema de Transporte Coletivo do Município de Pelotas.

Cabe ao Prefeito decidir o que melhor atende ao interesse público quando define como licitará determinado serviço público. Cabe ao gestor, pois é dele a competência para decidir sobre a matéria Transporte Coletivo, definir se o Sistema de Transporte Coletivo no Município será único, com uma só empresa ou consórcio vencedor, ou será diversificado por áreas.

As leis 8666/93(licitação) e 8.987/1995 (concessão de serviço público) que regem a matéria, dão base legal a decisão expressa no presente edital.

B) O item 14.4.1.1 foi impugnado por conter exigência que não poderia ser atendida pela atuais empresas rurais.

Refere o impugnante que a qualificação técnica exigida elimina a possibilidade das atuais empresas da área rural e interdistrital participarem da licitação por não conseguirem atestados que comprovem o desempenho de um serviço público de transporte coletivo urbano ou interurbano com características de urbano de passageiros.

Apesar de o próprio impugnante admitir que a solução seria a participação em consórcio com empresas que detivessem tal qualificação, alega que **“empresas rurais não acrescentam nada ao consórcio”** e segue dizendo que **“nenhum consórcio que eventualmente se forme, vai admitir empresas que não somam nada em termos de qualificação técnica”**.

Na medida em que a presente licitação apresenta um item único em seu objeto, ou seja o Sistema de Transporte Coletivo Urbano e Rural é evidente que a empresa que pretenda assumir tal contrato precisa comprovar sua capacidade de enfrentar empreendimento tão significativo. Ainda mais, existe a possibilidade de empresas menores se consorciarem para, somando suas forças, poderem fazer frente às exigências do edital.

Assim determina o conteúdo da letra “c” do item referido:

“Em caso de CONSÓRCIO, a comprovação da experiência a que se refere o presente item poderá ser realizada pelo somatório das experiências de seus integrantes.”

C) A tarifa proposta de R\$2,886 no item 5.2 do Edital é claramente inexequível para o transporte rural onde existem linhas de até 80 km com tarifa atual de R\$ 9,60.

Quanto a esta impugnação transcrevemos a informação prestada pelo Gerente de Transportes da SGMU, Paulo Osório:

Quanto à inexequibilidade da tarifa proposta.

O modelo política tarifária adotado no processo licitatório é o da tarifa única, onde o valor da tarifa é o resultado da divisão do custo operacional mais a remuneração do prestador do serviço dividido pelo número de passageiros equivalentes.

Neste caso não abe falar em subsídio, já que a soma das receitas geradas pelo sistema equivalem a despesa operacional mais a remuneração do prestador do serviço.

Cabe lembrar que no modelo proposto o operador é um só, consórcio ou empresa, não havendo qualquer tipo de repasse extratarifário.

Quanto à necessidade de receitas extratarifárias para promover o equilíbrio entre os custos e as receitas das linhas da zona rural, baseado no Art. 9º § 5º da Lei 12.587/2012.

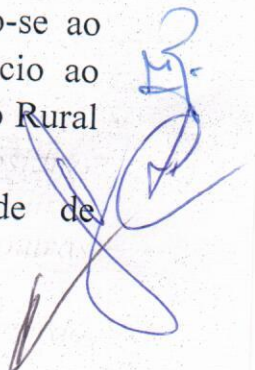
O § 5º do artigo 9º da Lei 12.587/2012 que relaciona as formas de subsídio tarifário possíveis, cita à possibilidade de subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Portanto o modelo de política tarifária adotado está de acordo com a Lei Federal.

D) **A lei 5.584 exige que o Município regulamente, previamente, o transporte rural e intra-municipal.**

O Parágrafo Único do art. 30 , em comento, referindo-se ao transporte rural diz que: “... o Poder Público Municipal dará início ao processo licitatório e a devida regulamentação do Transporte Coletivo Rural e Intra-municipal.”

A lei não faz qualquer referência a necessidade de

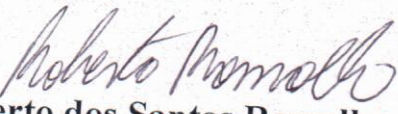


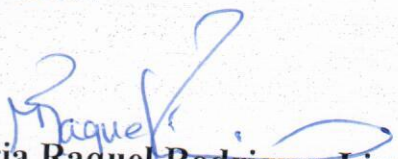
regulamentação prévia à licitação.

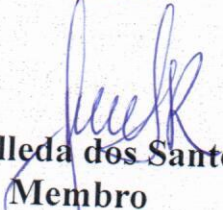
DA DECISÃO

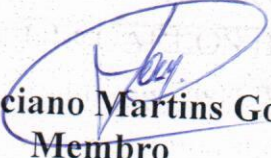
Diante do Exposto, esta Comissão Especial de Licitações julga IMPROCEDENTE a impugnação interposta por LUIZ CARLOS BURKLE e LUIZ CARLOS BURKLE-ME , devendo ser mantidas as condições e exigências descritas no instrumento editalício, bem como sua data de recebimento de envelopes de habilitação e proposta para o dia 15/04/2015.

Pelotas, 31 de março de 2015.


Roberto dos Santos Ramalho
Presidente


Maria Raquel Rodrigues Lima
Membro


Michele Velleda dos Santos Reinhardt
Membro


Luciano Martins Gomes
Membro