

RESPOSTA À IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

Referência: Processo Licitatório nº 297/2024 – Concorrência Pública nº 003/2024

Objeto: Outorga de Concessão da Prestação e Exploração do Sistema de Transporte Público Coletivo de Extrema (MG) – STPC EXTREMA, em lote único, compreendendo a totalidade dos serviços de transporte público coletivo do Município.

1. Introdução

Trata-se da apresentação de **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA 003/2024** que visa a outorga de concessão do serviço e exploração do Sistema de Transporte Público Coletivo de Extrema/MG impetrado pela empresa **Max Log Transportes e Serviços**.

São os principais apontamentos feitos na inicial:

- 1.1. Falta de garantia de Viabilidade Econômico-Financeira para a Concessionária;
- 1.2. Ausência de Matriz de Risco
- 1.3. Ausência de Justificativa para Concorrência Presencial
- 1.4. Penalidades Genéricas e Incompatíveis com a Lei
- 1.5. Ausência de Etapa de Lances para Propostas Comerciais

2. Análise do mérito dos questionamentos

Antes de iniciar os esclarecimentos de todos os apontamentos feitos pela impugnante, vale a pena relembrar os mecanismos de transparência e de divulgação dos requisitos para participação no processo licitatório para

concessão dos serviços, feitos por meio da realização da audiência pública no dia 18 de março de 2024 e da consulta pública disponível por um período de 30 dias entre os dias 29/01/2024 e 29/02/2024.

O aviso de publicação do edital foi feito na imprensa oficial em 01 de outubro de 2024 (<https://www.extrema.mg.gov.br/imprensaoficial/licitacoes/>).

Embora o pedido de impugnação seja tempestivo, considerando todos os meios de divulgação para conhecimento das condicionantes do edital, e considerando ainda que o edital foi publicizado há mais de 40 dias, pode-se concluir que a impugnação se apresenta com uma feição procrastinatória, como se poderá observar na análise a seguir exposta.

2.1. Sobre a alegada falta de garantia de Viabilidade Econômico-Financeira para a Concessionária

As alegações apresentadas pela impugnante são desprovidas de fundamento, como se apresenta a seguir.

O modelo de remuneração disposto na Cláusula 5ª do Contrato de Concessão estabelece que a remuneração dos serviços prestados pela Concessionária é formada por duas parcelas:

- a) PARCELA A: receita decorrente do pagamento da TARIFA PÚBLICA pelos usuários mediante uso dos créditos eletrônicos de viagens ou pagamento em moeda a bordo dos ônibus;
- b) PARCELA B: Receita do repasse de subsídio público pago pelo Município a título de modicidade tarifária e de pagamento do transporte de pessoas com direito a gratuidades.

Fica evidente que o modelo de remuneração considera a quantidade de passageiros transportados pela Concessionária na Parcela A, que

corresponde exatamente à receita arrecadada pela empresa pela cobrança do valor da tarifa pública dos usuários. **Todavia, é a Parcela B, que corresponde ao repasse do subsídio público pago pelo Município que garante o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, independentemente da quantidade de passageiros transportados.**

Com efeito, na mesma cláusula, item 5.3, é informada a forma de cálculo da Parcela B, a seguir transcrita:

5.3. A receita mensal da PARCELA B corresponderá à diferença entre a REMUNERAÇÃO TOTAL dos serviços e o valor correspondente à PARCELA A, isto é:

$$RB = RT - RA$$

Na expressão:

RB: REMUNERAÇÃO da PARCELA B

RT: REMUNERAÇÃO TOTAL

RA: REMUNERAÇÃO da PARCELA A

Vê-se, pela fórmula, que a REMUNERAÇÃO TOTAL dos serviços está preservada pelo modelo. Dito de outra forma, o subsídio pago pelo Município corresponde à diferença desta remuneração pelo que a empresa arrecada da cobrança das tarifas (Parcela A). Aliás, o que vem sendo praticado regularmente pelo Município na atualidade.

Na continuidade da cláusula, é apresentada no item 5.3.1 a forma como a REMUNERAÇÃO TOTAL é calculada dada pela seguinte fórmula:

$$RT = [Cv \times PQ + Cfo \times FO + (Cc + RPS) \times FT] \times \frac{TRPSc}{TRPSe} \times (0,95 - 0,05 \times \frac{IQS}{100})$$

Na expressão:

RT: REMUNERAÇÃO TOTAL

Cv: CUSTOS VARIÁVEIS, expresso em Reais por quilômetro
PQ: PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA
Cfo: CUSTOS FIXOS OPERACIONAIS relativos à frota operacional, expresso em Reais por veículo operacional
FO: FROTA OPERACIONAL
Cc: CUSTOS DE CAPITAL relativos à totalidade da frota, expresso em Reais por veículo
RPS: REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS
FT: FROTA TOTAL
IQS: ÍNDICE DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS
TRPSc: Tarifa de Remuneração de Prestação dos Serviços ofertada pela Concessionária
TRPSe: Tarifa de Remuneração de Prestação dos Serviços estabelecida no Edital de Concorrência

Decompondo-se esta fórmula identificam-se os seguintes componentes:

- Custos variáveis ($Cv \times PQ$): trata-se da consideração dos custos que variam com a quilometragem rodada, como combustíveis, lubrificantes, ARLA, pneus, serviços de recapagens, peças e acessórios, e custos ambientais, **cujos valores unitários são aqueles definidos pela Concedente no Anexo VI do Edital (item 5.3.2 do Edital).** O valor unitário total é multiplicado pela quilometragem efetivamente rodada, como disposto no item 5.3.1.2:

5.3.1.2.1. A PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OPERACIONAL será calculada por meio da somatória do **produto da quantidade de viagens realizadas em cada linha ou serviço no período de medição,** pela sua correspondente extensão

5.3.1.2.2. **A quantidade de viagens realizadas será obtida dos registros do SMO**

5.3.1.2.3. A PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OCIOSA será obtida por estimativa, mediante o produto da PRODUÇÃO QUILOMÉTRICA OPERACIONAL pelo percentual de quilometragem ociosa da PROPOSTA, limitado a 7,5% (sete e meio por cento)

Vê-se, que não há o que se falar em riscos relativos às alterações nas características do serviço que poderão ser realizadas unilateralmente pelo Município, dado que mensalmente serão consideradas as extensões efetivamente percorridas pelos ônibus no cálculo da remuneração.

- Custos fixos ($C_{fo} \times FO$): trata-se da consideração dos custos que variam com a frota operacional alocada diariamente, como custos com pessoal (motoristas, pessoal de tráfego, pessoal de manutenção e pessoal administrativo), custos administrativos e custos de sistemas de suporte, como de bilhetagem eletrônica, monitoramento da operação, relacionamento com usuários e vigilância. Tal qual no caso dos custos variáveis, os custos unitários são **aqueles definidos pela Concedente no Anexo VI do Edital (item 5.3.2 do Edital)**. O valor unitário é multiplicado pela frota operacional efetivamente utilizada, como disposto no item 5.3.1.4.

5.3.1.4. - A FROTA OPERACIONAL corresponde à **média da quantidade de veículos** utilizados na operação nos períodos de pico da manhã (05:00h às 09:00h) **nos dias úteis do período de apuração.**

5.3.4.1.1. Na apuração da quantidade de veículos utilizados na operação serão utilizados os dados do Sistema de Monitoramento da Operação (SMO) e ou do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).

Novamente, não há o que se falar em riscos relativos às alterações nas características do serviço que poderão ser realizadas unilateralmente pelo Município, **dado que será utilizado no cálculo da remuneração a frota efetivamente utilizada diariamente.**

- Custos de capital ($C_c + RPS$) $\times FT$): trata-se da consideração dos custos de depreciação e remuneração dos ativos alocados e da remuneração pela prestação dos serviços, que variam sobre a frota total. Da mesma forma como nas parcelas anteriores, **os custos unitários são aqueles definidos pela Concedente, na forma do item 5.3.2.** Os valores unitários são multiplicados pela frota total, conforme dispõe o item 5.3.1.7.

5.3.1.7. A FROTA TOTAL corresponde à **média da quantidade diária de veículos cadastrados junto à CONTRATANTE para a operação dos serviços no período de apuração.**

Mais uma vez, verifica-se que não há riscos relativos às especificações do Poder Concedente, haja vista que no cálculo mensal da remuneração é utilizada a frota total da Concessionária.

- Incidência da apuração da qualidade ($0,95 - 0,05 \times \frac{IQS}{100}$): trata-se da consideração da avaliação da qualidade dos serviços, cuja

nota (IQS) é apurada regularmente conforme a Cláusula 7ª e o Anexo IV do Edital, limitada a uma incidência máxima de 5%.

- Incidência da proposta comercial ($\frac{TRPSc}{TRPSe}$): este é o fator que representa a relação entre o preço proposto pela Concessionária sobre o preço calculado pelo Município.

Vê-se nesta fórmula que a Tarifa de Remuneração Proposta (TRPSc) não é utilizada no cálculo da remuneração diretamente, mas sim, de modo relativo ao valor máximo fixado no Edital. Em essência, trata-se do “desconto” ofertado pela licitante que incide sobre a remuneração total. À luz destas considerações as alegações da impugnante não fazem sentido, como se resume a seguir:

- O modelo de remuneração previsto no edital, com base em tarifa técnica por passageiros transportado, transfere para a concessionária o risco da demanda de passageiros.*

Não é verdade, o modelo de remuneração preserva o pagamento dos custos operacionais efetivamente incorridos independentemente da quantidade de passageiros, em razão da consideração da Parcela B. Esta, por sua vez, correspondente ao pagamento dos subsídios públicos, calculado com base no custo total efetivo. Assim, não há riscos de demanda para o Concessionário, havendo a preservação do equilíbrio econômico e devida designação dos riscos e obrigações nas estipulações contratuais.

- A utilização de um modelo de remuneração baseado exclusivamente no número de passageiros transportados coloca a*

concessionária em uma posição de elevada incerteza econômica. Caso a demanda projetada não se concretize, conforme ocorre em cenários similares, o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato será inevitável.

Conforme item anterior, não há dependência da remuneração da quantidade de passageiros transportados, haja vista que os subsídios cobrem a diferença entre o custo operacional efetivo e o valor da arrecadação tarifária.

- iii. O modelo correto de remuneração seria baseado no custo mensal total do sistema, desvinculando a receita da concessionária do número de passageiros transportados. Este modelo já é previsto no artigo 9º da Lei Federal nº 12.587/2012, que regula a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao prever que a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público pode ser complementada por subsídios públicos para garantir o equilíbrio financeiro.*

É exatamente isso que o Contrato estabelece, o modelo garante a remuneração pelo custo operacional apurado e considera o pagamento dos subsídios. Além de constar do Contrato de Concessão, isto está exposto de modo absolutamente claro no Anexo II.3, conforme transcrito a seguir:

Em virtude desta condição, bem como de outros fatores, é que o modelo da remuneração da concessão estabelece a separação entre a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo e a tarifa pública.

O modelo de separação entre a tarifa de remuneração e a tarifa pública permite que se ofereça uma maior segurança jurídica e econômica às partes, permitindo que:

- O Município promova uma política tarifária para os usuários com maior liberdade, assegurando a possibilidade, nos limites orçamentários do Município, o estabelecimento de tarifas mais baixas do que as necessárias para a autossustentação econômica da sua prestação;
- Permite, também no limite da disponibilidade de recursos públicos, ampliar a oferta e a qualidade dos serviços;
- Permite um modelo flexível de ajuste dos fatores de produção dos serviços (frota e produção quilométrica) que incidem sobre os custos operacionais dependendo da evolução da demanda.

A base legal deste modelo está dada no Artigo 9º da Lei Federal 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana.

“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.”

Além disso, a Lei Municipal nº 4.361, de 7 de julho de 2021, no parágrafo único do Art. 14 prevê a possibilidade de adoção de subsídio tarifário, tendo como fontes, inclusive, as receitas orçamentárias do Município. Fundamentado neste dispositivo legal, o Município tem pagado subsídios à modicidade tarifária nos últimos anos, devidamente autorizado por leis específicas.

- iv. O edital ainda prevê que ajustes no planejamento operacional e revisões contratuais só poderão ser solicitados após um ano de operação, o que agrava ainda mais a situação da concessionária, pois os impactos financeiros de uma demanda inferior à projetada já teriam comprometido sua capacidade de prestação do serviço e sua saúde financeira.*

Não é correto, pois como demonstrado a remuneração não depende unicamente da quantidade de passageiros transportados. Sendo assim, as características operacionais dos serviços dependem, também, das especificações do planejamento realizado pelo Município, que arcará com o pagamento correspondente aos subsídios necessários caso a demanda não corresponda às suas expectativas.

- v. A manutenção do modelo de remuneração vinculado à tarifa técnica por passageiro, sem uma alocação adequada do risco de demanda ao Poder Público, contraria os dispositivos legais citados e compromete a viabilidade econômica do contrato.*

O modelo de remuneração não está vinculado à tarifa técnica, havendo tão somente a incidência do desconto de preço proposto pela Concessionária. O risco de demanda é do Município, como está claramente demonstrado.

2.2. Sobre a ausência da matriz de riscos

A impugnante alega que:

“O edital e seus anexos não apresentam uma matriz de riscos detalhada para a concessão, conforme requerido pela Lei Federal nº 14.133/2021. É essencial que a matriz especifique que o risco de demanda de passageiros seja alocado ao Poder Concedente,

dado que a estimativa de receita da concessionária está diretamente ligada a um cenário de demanda superestimada. Este modelo transfere o risco de incertezas econômicas e sociais, como oscilações no número de passageiros, para a concessionária, inviabilizando a sustentabilidade do contrato."

A alegação é improcedente visto que:

- a. Conforme exposto no item precedente (2.1) o modelo de remuneração considera a quantidade de passageiros apenas na parcela A, que corresponde à arrecadação da cobrança das tarifas públicas dos usuários, porém, a Parcela B, que é a parcela dos subsídios públicos, considera a diferença entre a Remuneração Total devida e a receita tarifária (Parcela A). Assim, não há riscos para a Concessionária relativo à demanda, isto porque, considerando que a Concessionária tenha um custo operacional dado por uma determinada quantidade de quilômetros, frota operacional e frota total definida pela Concedente e a demanda seja menor do que a esperada, a Parcela A será menor e a Parcela B será maior, ou seja a Concedente pagará um maior valor de subsídios. Em sentido inverso, caso a demanda seja maior, a Parcela A será maior e a Parcela B, menor. Assim, em ambas as situações a Remuneração Total será igual e correspondente ao Custo Operacional. Logo, não há risco de demanda para a Concessionária, mas sim para a Concedente.
- b. A minuta do Contrato apresenta a relação dos riscos na Clausula 6ª. Especificamente, a cláusula 6.11 estabelece:

6.11. *Constituem, dentre outros, RISCOS ECONÔMICO-FINANCEIROS assumidos pela CONCESSIONÁRIA:*

- a) *diminuição das expectativas ou frustração das receitas acessórias, alternativas e complementares e de projetos associados;*
- b) *alteração do cenário macroeconômico ou aumento de custo de capital e variação das taxas de câmbio, exceto aqueles decorrentes de fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado;*
- c) *os custos de financiamento dos investimentos;*
- d) *constatação superveniente de erros, ou omissões na PROPOSTA ECONÔMICA apresentada pela CONCESSIONÁRIA.*

Vê-se, portanto, que a demanda não é um risco atribuído à Concessionária. Ademais, as obrigações, atribuições e riscos são devidamente previstos e designados no instrumento convocatório, havendo as devidas estipulações para correção e reequilíbrio entre as partes.

2.3. Ausência de Justificativa para Concorrência Presencial

Continuamente, a impugnante afirmou ser irregular e desmotivada a realização de concorrência na modalidade presencial, especialmente considerando o art. 17, I, da Lei nº 14.133/21.

Aqui, ainda cabe mencionar que o processo licitatório ocorrerá por meio presencial, pois apesar da Lei nº 14.133/2021 prever a utilização do meio eletrônico, tal previsão não é absoluta, devendo ser analisada de acordo com o caso concreto. A utilização deste modo licitatório demanda investimento do Município para estabelecimento de uma plataforma

capaz de suprir as demandas, gerando gastos que devem ser previstos no orçamento, sendo em casos demasiadamente onerosos, além de outras adaptações necessárias devido a mudança legislativas.

Sabendo destas dificuldades, em especial quando se tratando de Municípios com menores populações e rendas, o legislador tratou deste problema no texto legal:

Art. 17. O processo de licitação observará as seguintes fases, em sequência:

[...]

§ 2º As licitações serão realizadas preferencialmente sob a forma eletrônica, admitida a utilização da forma presencial, desde que motivada, devendo a sessão pública ser registrada em ata e gravada em áudio e vídeo.

Neste contexto, apesar do Município de Extrema ter adotado a modalidade eletrônica em conformidade com a Lei de Licitações para as suas contratações, deve ter considerado conjuntamente o fato da complexidade da Concessão. Isto posto, foi considerada a capacidade do sistema adotada pelo Município em analisar uma Concessão com tantos detalhes.

No presente caso, a contratação pretendida apresenta natureza complexa e abrange prestação de serviços de longo prazo e com relevante interesse público, voltadas à prestação dos serviços de transporte público municipal. Complexidade esta, que respalda a escolha da modalidade presencial, com vistas a otimizar a seleção da licitante, sobretudo, a avaliação das propostas comerciais.

2.4. Penalidades Genéricas e Incompatíveis com a Lei

Adicionalmente, a impugnante afirmou que as cláusulas referentes as penalidades aplicáveis a concessionária não possuem critérios claros e

objetivos para sua aplicação. Ainda, argui que as sanções previstas no Anexo III – Minuta do Contrato são feitas de forma genérica, gerando as seguintes irregularidades:

1. Critérios Objetivos para a aplicação de Multas: Não haveria clareza sobre quais infrações correspondem a quais valores e não detalha a gradação de penalidades conforme sua gravidade, nos termos do art. 124, II da Lei nº 14.133/21.

Contudo, este ponto não merece prosperar, haja vista que há uma clara gradação e diferenciação das sanções aplicáveis. Neste sentido, quando as multas, por exemplo, a uma diferenciação entre a natureza da infração e o valor a ser pago, todos com base na Tarifa Pública, como se mostra:

14.2. As infrações punidas com a penalidade de “Multa”, de acordo com a sua gravidade, classificam-se em:

- a) Multa por infração de natureza leve a penalidade será advertência por escrito, e multa no valor de 50 (cinquenta) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA quando reincidente, por desobediência a determinações do PODER CONCEDENTE ou por descumprimento dos parâmetros operacionais estabelecidos, que não afetem a segurança dos usuários, e ainda por reincidência na penalidade “advertência”.
- b) Multa por infração de natureza média, no valor de 100 (cem) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA e 200 (duzentas) vezes, quando reincidente, por desobediência às determinações do PODER CONCEDENTE que possam colocar em risco a segurança dos usuários, por descumprimento de obrigações contratuais e ou regimentais, por deficiência na prestação dos serviços, por operação deliberada causando transtornos ao trânsito do Município e ainda por reincidência na penalidade prevista no inciso “a”.
- c) Multa por infração de natureza grave, no valor de 200 (duzentas) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA e 400 (quatrocentas) vezes, quando reincidente, por atitudes que coloquem em risco a continuidade da prestação dos serviços, por não aceitação de cartões eletrônicos, por redução da frota vinculada ao serviço sem autorização e conhecimento do PODER CONCEDENTE ou ainda por reincidência na penalidade prevista no inciso “b”.

Portanto, indevida a alegação que não a uma gradação das penalidades, bem como elencados os valores e possibilidades de aplicação. Ainda, há um detalhamento com hipóteses concretos no texto da Minuta Contratual:

14.3. Sem prejuízo da aplicação das demais sanções previstas na legislação municipal aplicável ao serviço público de transporte coletivo ficam estabelecidas as seguintes multas pelo descumprimento do presente contrato:

I. Não cumprimento do prazo de início de operação.	Multa diária no valor equivalente a 200 (duzentas) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA, multiplicado pela quantidade de veículos da frota total, até sua regularização, em um prazo máximo de 15 (quinze) dias, e após este prazo, convertido em inadimplência total e caducidade da concessão.
II. Não cumprimento da quantidade de veículos especificados no EDITAL para o início de operação	Multa diária no valor equivalente a 200 (duzentas) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA, multiplicado pela quantidade de veículos da frota em desacordo, até sua regularização, em um prazo máximo de 15 (quinze) dias, e após este prazo, convertido em inadimplência total e caducidade da concessão.
III. Instalações de garagem em desacordo com o estipulado no EDITAL	Multa diária no valor equivalente a 100 (cem) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA, multiplicado pela quantidade de veículos da frota, até sua regularização.
IV. Manutenção de veículo com idade superior ao limite máximo estabelecido no CONTRATO.	Multa diária no valor equivalente a 100 (cem) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA, multiplicado pela quantidade de veículos da frota, até sua regularização.
V. Não cumprimento dos prazos definidos para apresentação de projetos e implantação dos sistemas tecnológicos	Multa diária no valor equivalente a 200 (duzentas) vezes o valor da TARIFA PÚBLICA até a sua regularização.
VI. Inadimplência parcial do contrato	2,5% (dois e meio por cento) do valor estimado do Contrato de Concessão.
VII. Inadimplência total do contrato	5,0% (cinco por cento) do valor estimado do Contrato de Concessão.

2. Falta de Definição de Infrações: afirma que termos como “inadimplemento contratual” e “prestação de serviço inadequado”

são indefinidos, sem qualquer detalhamento, gerando interpretações subjetivas pelo Poder Concedente.

Ora, os referidos termos são comumente utilizados nos contratos administrativos e possuem o entendimento consolidado ao se tratar de violações das obrigações e estipulações contratuais, bem como violação nos termos e normas que permeiam a prestação do serviço licitado. Deste modo, considerando já existir uma definição consolidada destes termos e das obrigações devidas, não há que se falar em indefinição.

Adicionalmente, na própria minuta contratual há extensa previsão dos indicadores de desempenho e metas da concessão, além das obrigações da concessionária, em suas Cláusulas 7ª e 8ª. Por estas razões, não há que se falar em interpretação subjetiva ou desinformação da Concessionária que possuirá completa ciência das ações que lhe são devidas.

Por fim, deve ser destacado que a aplicação de quaisquer penalidades e dispositivos contratuais será devidamente instruído e justificado, além de preservado os direitos ao contraditório e ampla defesa das partes, ou seja, sem a existência e violações.

3. Declaração de Caducidade do Contrato: Afirma que a previsão de caducidade do contrato no Instrumento Convocatório não especifica as situações que a ocasionariam, não explicitando as exigências da Lei nº 8.987/95.

Pois bem, por mais que o Instrumento Convocatório não possua a mesma redação da norma mencionada, por óbvio esta também deve ser cumprida. Isto porque, a Concessionária não deve cumprir somente o contrato, mas também todas as normas que regem as licitações e concessões no ordenamento jurídico.

Isto posto, por mais que o Edital e o Contrato apenas elenquem o termo “descumprimento relevante das obrigações contratuais”, deve ser considerada a redação do art. 38, § 1º, da Lei nº 8.987/95:

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Assim, considerando o dever da Concessionária em também observar as Leis vigentes, e que a Lei nº 8.987/95 rege a Concessão em questão, não há que se falar em falta de detalhamento das hipóteses de caducidade do contrato.

4. Falta de Prazo para Defesa e Contraditório: alega que não há detalhamento dos prazos de defesa para aplicação de penalidades, sendo contrário ao art. 5º da Constituição Federal.

Todavia, o Anexo III – Minuta do Contrato elenca claramente o direito da Concessionária a ampla defesa nos casos de aplicação de penalidades, não havendo qualquer omissão:

8.2. Quanto aos direitos da CONCESSIONÁRIA:

- I. Garantia de ampla defesa na aplicação das penalidades previstas no Contrato de Concessão e na legislação, respeitados os prazos, formas e meios especificados;

Ademais, na sua Cláusula 14, a qual trata da aplicação de penalidades, há claramente elencado o prazo para a apresentação de defesa, o qual será de 15 (quinze) dias úteis:

14.11. As punições às infrações mencionadas no presente instrumento, serão precedidas de notificação do PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, que terá o prazo de 15 (quinze) dias úteis para apresentação de defesa.

Assim, não se faz cabível a alegação da impugnante acerca da existência de irregularidades quanto a previsão de penalidades, não estando estas genéricas. Neste contexto, as definições, prazos, procedimentos estão devidamente previstos e detalhados, devendo a Concessionária cumpri-los em conjunto a legislação vigente.

2.5. Ausência de Etapa de Lances para Propostas Comerciais

Neste ponto, a impugnante alega que a análise das propostas comerciais dos licitantes foi determinada de forma indevida, não havendo a previsão de etapa de lances após a abertura das propostas. Assim, afirma estarem irregulares as estipulações do item 4.2.2 do Preâmbulo e do Anexo V do instrumento convocatório.

Ademais, argui que a ausência da fase de lances seria contrária a legislação vigente, mais especificamente, o art. 56 da Lei nº 14.133/21, pois este instrumento tornaria obrigatória a utilização de lances. Neste contexto, cabe analisar a redação do referido dispositivo:

Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente:

I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

II - fechado, hipótese em que as propostas permanecerão em sigilo até a data e hora designadas para sua divulgação.

Observa-se da redação deste artigo, que apesar da possibilidade de se empregar um modo de disputa aberto, com a existência de lances, há também o modo fechado, no qual as propostas permanecem em sigilo até a data e hora de divulgação. Isto posto, considerando que o modo adotado na presente licitação, devido à complexidade e extensão da concessão a ser realizada, foi o fechado, não a irregularidade no edital ao não prever uma etapa de lances.

Continuamente, não há que se falar em violação ao princípio da igualdade, pois todas as licitantes possuam as mesmas condições de análises dos fatos e elaboração das propostas, logo, podem elaborar proposta adequada e competitiva. Ainda, quanto a competitividade e economicidade, de modo a ser selecionada a proposta mais vantajosa, esta se faz devidamente preservada.

Acontece que as propostas entregues pelas licitantes já deverão conter os melhores valores e condições caso desejam ser declaradas vencedora, uma vez que não haverá possibilidade posterior para lances. Consequentemente, a proposta vencedora já terá valores condizentes e,

também, estará adequada as técnicas necessárias da Concessão, que devido à complexidade não permite maiores alterações de valores durante a sessão de licitação, razão pela qual há a previsão do modo fechado na Lei de Licitações.

Logo, evidente que a fase de lances não se trata de etapa obrigatória na licitação que adote o modo fechado, como no presente caso, não havendo qualquer irregularidade, estando condizente com a Lei nº 14.133/21 e demais normas aplicáveis. Adicionalmente, preservados os princípios que cerceiam a licitação, garantida a igualdade dos licitantes e a escolha da melhor proposta.

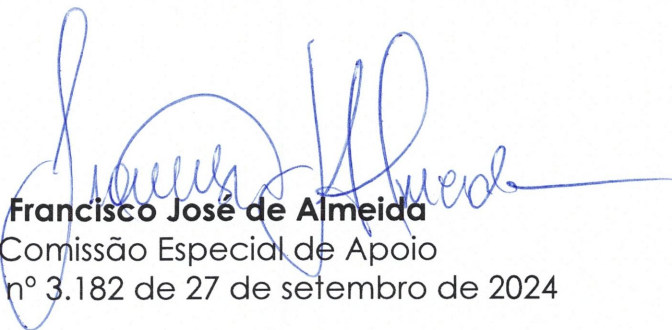
3 – Conclusão

Diante da análise do pleito e pelos fatos ora apresentados, esta Comissão Especial de Licitação, decide pelo INDEFERIMENTO da presente impugnação, apresentada pela empresa **MAX LOG TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.**, permanecendo inalteradas as disposições do instrumento convocatório ora atacado, haja vista que restou comprovado que as exigências e previsões impostas no edital estão de acordo com o disposto na legislação vigente que rege o certame.

Extrema/MG, 26 de novembro de 2024.

Carlos Alexandre Morbidelli
Comissão Especial de Licitação

Adailson de Moura Lopes
Comissão Especial de Apoio
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Francisco José de Almeida

Comissão Especial de Apoio

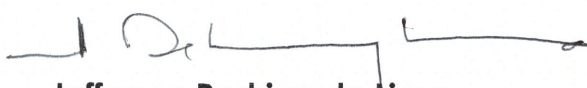
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Gabriel Lourenço da Silva

Comissão Especial de Apoio

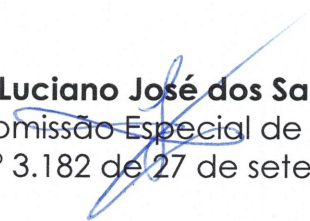
Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Jefferson Rodrigo de Lima

Comissão Especial de Apoio

Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024



Luciano José dos Santos

Comissão Especial de Apoio

Portaria nº 3.182 de 27 de setembro de 2024