



# **MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE**

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA  
ÁREA DE COMPRAS E SERVIÇOS

## **CONCORRÊNCIA 01/2015**

**Delegação, por meio de CONCESSÃO, do Serviço de Transporte Coletivo por Ônibus do Município de Porto Alegre.**

## **JULGAMENTO DE RECURSO E CONTRARRECURSOS FASE 1 PROPOSTA**

Aos 25 dias do mês de agosto de 2015 reuniu-se a Comissão Especial de Licitações para analisar e julgar os recursos e os contrarrecursos interpostos na fase de proposta de preços da licitação em epígrafe.

### **DO RECURSO**

A empresa STADTBUS TRANSPORTES LTDA., interpôs, tempestivamente, recurso em função da classificação do CONSÓRCIO VIALESTE para o lote 05 da licitação em epígrafe. Apresenta a recorrente as seguintes postulações:

#### **1. Da divergência entre a frota operante calculada e da frota utilizada na proposta da tarifa**

Alega a recorrente que o cálculo da tarifa apresentada pelo recorrido, para o lote 5, está equivocado, uma vez que considerou a frota operante de 175 veículos, enquanto que no cálculo do Fator de Utilização dos motoristas apresenta 177 veículos, na faixa horária das 18:00 às 19:00. Sustentou no sentido da desclassificação da proposta da recorrida, considerando a divergência entre a frota operante calculada e da frota utilizada na proposta da tarifa.

#### **3. Da utilização da frota operante de 175 ônibus no cálculo do percurso médio mensal operacional**

Apona que se a frota operante corresponde a 177 veículos afetaria o cálculo do Percurso Médio Mensal Operacional (PMMO). Aduz que esta diferença acarreta a alteração da tarifa proposta, com tarifa muito superior à ofertada.

#### **4. Da utilização da frota operante de 175 ônibus no cálculo no fator de utilização de motoristas e cobradores**

Aponta que mesmo encontrando uma frota necessária de 177 veículos para a operação, o recorrido elaborou sua proposta utilizando-se 175 veículos, o que altera o fator de utilização e por consequência a tarifa.

#### **5. Das consequências de mudança de metodologia**

Aponta que a utilização de frota diferente daquela apresentada acarreta duas possibilidades ao administrador: ou a revisão das tarifas anteriores de Porto Alegre ou a desclassificação do licitante.

#### **6. Da impossibilidade de análise do cálculo do fator de utilização:**

Pondera a recorrente que o recorrido utilizou-se de sistema não disponível a todos os licitantes para a realização de cálculo do Fator de Utilização dos Motoristas e Cobradores (FU). Informou que apenas os atuais operadores possuem disponibilidade na utilização de tal sistema, o que acarretou em desigualdade entre as licitantes, uma vez que o arquivo digital não pode ser decodificado por nenhum programa disponível aos licitantes, impossibilitando inclusive a análise da Comissão de Licitações. Requereu a desconsideração dos documentos produzidos com recursos técnicos desconhecidos dos demais licitantes.

#### **7. Da utilização de dados de campo sem previsão:**

Arrazoa que o recorrido utilizou dados de campo de sua operação atual para justificar a adoção de coeficientes de consumo, sendo que, somente era permitida a utilização de dados de campo se comprovada à negativa do fornecimento das informações pelos fabricantes. Alegou que o recorrido não apresentou a negativa dos fabricantes e mesmo assim utilizou-se de dados de campo. Requereu a desclassificação da proposta fundamentada em flagrante desrespeito ao edital.

#### **8. Da irregular interferência da ATP no processo e da falta de comprovação do insumo- ar condicionado**

Aponta que a cotação de equipamentos efetuada pela empresa THERMO KING foi feita por solicitação da ATP, que não é licitante. Entende que esse fator estaria a interferir no sigilo das propostas.

#### **9. Falta de comprovação- Insumo “combustível”**

Alega a recorrente que a recorrida não comprovou o valor do insumo “óleo diesel” para a execução do contrato, ao anexar em sua proposta uma cotação sem nenhum prazo de validade.

#### **10. Da utilização de coeficientes não comprovados**

Sustentou que a proposta do recorrido foi classificada mesmo com a comprovação de um coeficiente de consumo de Peças e Acessórios fora do limite máximo estabelecido. Ponderou que sua proposta estava divergindo oito milésimos de unidade (0,0081) da proposta apresentada pelo Consórcio recorrido e a sua proposta restou desclassificada. Por fim, aduziu que o tratamento dispensado às licitantes se revestiu de ilegalidade, o que culmina na nulidade do processo licitatório.

#### **11. Da utilização das contas contábeis sem apresentação das demonstrações oficiais:**

Argumentou que o recorrido utilizou-se de demonstrações contábeis que não são as efetivamente entregues e autenticadas pela Junta Comercial do Estado, uma vez que as empresas componentes do consórcio: Viação Belém Novo e Transportes Coletivos Trevo, não as apresentaram na forma correta. Assim, alegou que a fundamentação do cálculo efetuado não pode ser aceita pela Comissão de Licitações, uma vez que foram originadas de documentos não revestidos das formalidades exigidas, ou seja, transmissão para a Receita Federal do Brasil e autenticação pela Junta Comercial.

#### **12. Do cálculo incorreto das despesas com peças e acessórios**

Aduz que o recorrido além de não utilizar o cálculo com o coeficiente calculado não exclui os valores referentes aos estoques finais mantidos nas empresas, acarretando apresentação de forma de cálculo incorreta.

Diante das ponderações mencionadas, a empresa requereu o recebimento do recurso e o seu provimento para desclassificação da proposta apresentada pelo CONSÓRCIO VIALESTE.

### **DO CONTRARRECURSO**

**CONSÓRCIO VIALESTE**, por seu representante legal credenciado, apresentou contrarrazões ao recurso interposto pela STADTBUS quanto à classificação em primeiro lugar do lote 05, com base nas razões abaixo.

Em preliminar alegou que várias inconformidades ao Edital deveriam ser opostas quando da impugnação ao edital; que a empresa recorrente interpôs recurso contra tudo e contra todos, repetindo os argumentos em todos os recursos; que faz acusações infundadas com relação à utilização de critérios distintos na avaliação das propostas.

#### **1. Do julgamento da Comissão de Licitação**

Aduz que a decisão da Comissão foi acertada, uma vez que a recorrente não comprovou o cálculo do fator de Utilização, conforme exigência do Edital, item 1.2.3 do Anexo VI B.

#### **2. Suposta divergência entre a frota operante calculada e a utilizada na proposta de tarifa**

Afirma que a alegação de cálculo de 177 carros e utilização de 175 para efeitos de proposta trata-se de um equívoco conceitual da recorrente. Aduz que esse argumento revela que a recorrente desconhece a sistemática de cálculo da tarifa, pois confunde “a frota operacional real”, que é a fixada no edital de 175 ônibus, com aquela apurada exclusivamente como parâmetro de cálculo para obtenção do Fator de Utilização – “frota operacional referencial”. Aduz que a recorrente confunde o critério de julgamento adotado, o da menor tarifa com a comprovação de exequibilidade da proposta. Sustenta que o edital para fins de prova da exequibilidade determinou que o licitante preenchesse planilha, que segue o modelo de todas as grandes capitais. Aponta que o edital estabeleceu as regras de como realizar e demonstrar o cálculo no Anexo VI B e que quando das respostas aos esclarecimentos a Comissão indicou a recorrente, para sanar suas dúvidas, consultasse o Manual GEIPOT e o cálculo tarifário de 2015.

#### **3. Suposta impossibilidade de análise do cálculo do fator de utilização devido à utilização do sistema próprio**

Sustenta que tal alegação é totalmente descabida. Não há qualquer “enigma” “programa especial”, há sim necessidade de ter-se conhecimento de operação de sistemas de transporte urbano, para partir de uma tabela horária das linhas, dimensionar e alocar pessoas para operá-las.

#### **4. Demais questões: curiosidades**

Aduz que no quadro de horários de Motoristas- QHM (fl. 2967) houve um pequeno equívoco (erro material), pois deveria constar “Início da jornada 1” e “Fim da Jornada 1”. “Início da jornada 2” e “Fim da Jornada 2”, que em nada compromete o entendimento e a proposta. Sustenta, ainda que a

tabela de programação de serviços poderia ser apresentada de diferentes maneiras, a escolha do licitante, contanto que tivesse as informações do Anexo VI C, itens 1.1.2 e 1.1.3.

#### **5. Suposta utilização de dados de campo sem previsão**

Alega que a apresentação dos dados de campo da operação do Consórcio recorrido cumpre requisito do edital e se constitui forma válida e eficaz de comprovar a exequibilidade da proposta. Aponta que de acordo com o Anexo VI B o edital deixava essa questão em aberto e a comissão em sede de esclarecimentos apontou as formas de comprovação.

#### **6. Suposta interferência da ATP**

Aponta que este item não merece considerações por ser totalmente desproposital e apenas servir para tumultuar o certame.

#### **7. Suposta falta insumo combustível**

Sustenta que a recorrente confunde a proposta propriamente dita como os documentos necessários para evidenciar sua exequibilidade. Afirma que a proposta possui validade de 60 dias, nos termos do item 5.8 do edital.

#### **8. Suposta utilização de coeficientes não comprovados**

Alega que diligentemente calculou o coeficiente de peças e acessórios de sua operação atual e, este coeficiente, em razão da divisão das bacias, apresentou-se acima da faixa prevista, razão pela qual utilizou o valor superior apontado no Anexo VI A 5, cumprindo as exigências do edital, item 1.5 do anexo VI B.

#### **9. Suposta utilização contas contábeis sem apresentação de demonstrações oficiais**

Sustenta que o edital estabeleceu a inversão de fases prevista na Lei 8.666/93 e, portanto, tais documentos são apresentados no Envelope 2.

#### **10. Suposto cálculo incorreto com peças e acessórios**

Sustenta que não procede a alegação de que os valores referentes aos estoques finais não foram descontados, pois contabilmente não teria nenhuma maneira de considerar que o produto

consumido continuou nos estoques da empresa, uma vez que só se contabiliza o que foi consumido no período.

Conclui o consórcio VIALESTE requerendo a manutenção da decisão de desclassificação da proposta da recorrida STADTBUS, submetendo o tema à autoridade superior para a confirmação do resultado já proclamado.

**Este é o relatório que passamos a análise.**

## **DO JULGAMENTO**

### **1. Da divergência entre a “frota operante calculada” e da “frota utilizada na proposta da tarifa”**

Alega a recorrente que não poderia haver divergência entre a frota operante pré-determinada pelo Poder Concedente para cada lote licitado, constante da planilha 03 do Anexo VI C, e a frota operante apresentada no resumo da demonstração do cálculo do fator de utilização.

As metodologias adotadas nos dois cálculos são diferentes. No caso do cálculo da frota operante do Poder Concedente (frota operacional real), o critério adotado e já amplamente divulgado e corroborado pelo próprio TCE-RS nos últimos cálculos tarifários e, por conseguinte, na legislação que lhe dá guarida legal, anexada a este Edital, leva em conta o ICV – Índice de Cumprimento de Viagens. Esta metodologia adota a frota operante que conseguir o maior cumprimento de viagens, durante o segundo semestre. Ao passo que, a metodologia adotada no cálculo do Fator de Utilização (FU) leva em conta o quadro horário de pessoal ou tabela de programação de serviço necessário para a operação, conforme metodologia GEIPOT, e que é obtido com base na tabela horária disponibilizada no Edital.

Dessa forma, a frota operante, descrita no cálculo do FU, serve apenas como uma referência à programação dos serviços da operadora.

### **2. Da utilização da frota operante de 177 ônibus no cálculo do percurso médio mensal operacional**

Segundo a recorrente, a recorrida utilizou PMM Operacional divergente ao apurado nos dados da Proposta, cujo valor teria sido alterado de 6.231,37 km para 6.160,96 km. Contudo, na proposta financeira apresentada pela recorrida (planilha financeira preenchida com base no Anexo

VI C do edital) este valor de 6.160,96 não foi utilizado. Portanto, não ocorreu influência deste valor na tarifa da proposta, e tampouco ocorrerá influência na tarifa do usuário. A célula prevista no Anexo VI C encontrava-se bloqueada para a alteração do campo frota operante. Sendo assim, nenhum licitante poderia alterar esse valor, mesmo que encontrasse frota operante diferente da determinada pelo Poder Concedente, de modo que tal dado não teria como influenciar o cálculo do PMM utilizado na determinação da tarifa.

### **3. Da utilização da frota operante de 175 ônibus no fator de utilização de motoristas e cobradores**

Conforme já referido no item 1, supramencionado, a frota operante, descrita no cálculo do FU, serve apenas como uma referência à programação dos serviços da operadora.

As metodologias adotadas nos cálculos da frota operante (frota referencial) e da frota operante utilizada na proposta da tarifa (frota operacional real) são diferentes. No caso do cálculo da frota operante do Poder Concedente (frota operacional real), o critério adotado e já amplamente divulgado e corroborado pelo próprio TCE-RS nos últimos cálculos tarifários e, por conseguinte, na legislação que lhe dá guarida legal, anexada a este Edital, leva em conta o ICV – Índice de Cumprimento de Viagens. Esta metodologia adota a frota operante que conseguir o maior cumprimento de viagens, durante o segundo semestre. Ao passo que, a metodologia adotada no cálculo do Fator de Utilização (FU) leva em conta o quadro horário de pessoal ou tabela de programação de serviço necessário para a operação, conforme metodologia GEIPOT, e que é obtido com base na tabela horária disponibilizada no Edital.

### **4. Das consequências de mudança de metodologia**

A insurgência do recorrente se reporta aos argumentos utilizados nos itens 1 e 3 supramencionados, de modo que não prospera a tese do recorrente, pelas mesmas razões que fundamentaram o indeferimento do recurso em relação aos referidos itens.

Quanto à irrisignação relativa ao cálculo tarifário de 2015, convém ressaltar que o procedimento de reajuste segue a metodologia de cálculo estabelecida nos Decretos n. 18.560/14 e 18.942/15, e é auditado pelo Tribunal de Contas do Estado, além de ser submetido ao crivo do Conselho Municipal de Transporte Urbano e da Câmara Municipal de Porto Alegre. Não há qualquer irregularidade no procedimento que culminou com a publicação do Decreto n. 18.945/15, cujas justificativas e cálculos constam em expediente administrativo próprio (008.100238.15.7).

## 5. Da impossibilidade de análise do cálculo do fator de utilização

Em nenhum momento foi exigido que as licitantes entregassem a comprovação do cálculo do FU, através da referida “tabela de programação de serviços”, em formato “x” ou “y”, mas nos formatos xlsx. e/ou pdf. Tal exigência teve o objetivo de facilitar o envio das informações pelos licitantes, pois permitiria que o Órgão Gestor compilasse a tabela no formato necessário para leitura dos dados pelo software que possui, possibilitando a análise do FU de cada proposta e, por conseguinte, a realização do cálculo do FU do sistema. Este programa não era exigido pelo Poder Concedente e, portanto, não necessitava constar ou ser fornecido no Edital aos licitantes.

No caso em apreço, a irresignação do recorrente diz respeito à apresentação de documento com extensão “txt”. Contudo, conforme já referido, tal documento não fora exigido pelo Poder Concedente nesse formato, sendo colacionado pelo licitante apenas como um complemento e que em nada prejudicaria a licitação caso fosse desconsiderado pela Comissão de Licitação, já que o licitante apresentou o mesmo conteúdo nos formatos “xlsx” e “pdf” e impresso.

A informação imprescindível para o cálculo do FU do Sistema e para a definição da futura tarifa do usuário era a tabela de programação de serviços, com a indicação dos horários de início e fim da jornada de trabalho, documento este cuja exigência foi reiterada por ocasião da resposta ao pedido de impugnação apresentado pelo recorrente em 23 de junho de 2015, abaixo transcrita:

*“ II - Falta dos dados para elaboração da proposta*

*Alega a impugnante que para elaboração do fator de utilização de motoristas e cobradores não há elementos suficientes no edital, e que somente as atuais operadoras e a EPTC teriam a informação precisa para este cálculo. Sustenta que somente fornecendo no edital a velocidade média por faixas horárias é que seria possível calcular o fator de utilização, pois todas as demais condicionantes, segundo o impugnante, estariam presentes no edital.*

*Ainda, a impugnante sustenta que a localização das garagens interfere na precisa elaboração do fator de utilização de motoristas e cobradores e que várias linhas descritas nos lotes não estão relacionadas nos Anexos respectivos.*

**Resposta:**

*Para determinação do Fator de Utilização de motoristas e cobradores são necessárias as seguintes informações, segundo o Manual GEIPOT:*

*1. Quantidade de veículos utilizada em cada faixa horária nos dias úteis, sábados e domingos. Os Anexos II-A, II-B, II-C, II-D, II-E e II-F, **apresentam o quadro de partida em hh:mm (hora:minuto) de cada linha, nos dois sentidos, nos dias úteis, sábados e domingos.***

***2. Tempo de viagem: calculado pela diferença entre a hora de partida do terminal inicial e a sua saída do terminal final.***

3. *Extensão de cada linha, por sentido, e por dia de operação (útil, sábado e domingo): fornecida para cada lote nos Anexos II-A, II-B, II-C, II-D, II-E e II-F, no Quadro da oferta por linha do sistema.*

**4. Jornada legal de trabalho de motoristas/cobreadores: este dado foi informado no Anexo VI.**

*Com estas informações, é possível sim, determinar o Fator de Utilização de cada lote, pois a velocidade média (supostamente omitida do edital) pode ser obtida pela divisão entre a distância (extensão da linha) pelo tempo de viagem. Portanto, todas as informações necessárias para o cálculo do fator de utilização de motoristas e cobreadores estão disponíveis no edital.*

*A localização das garagens não é elemento para o cálculo do fator de utilização, conforme descrito acima. Ademais, quanto a comprovação de aquisição prévia de garagens, não prospera a alegação do impugnante, conforme itens 10.3 e 16.9.4.2 do Edital.*

*No que tange as referidas linhas, conforme descrito nos quadros dos Anexos II-A, II-B, II-C, II-D, II-E e II-F, tratam-se de linhas não regulares. Estas linhas são operadas eventualmente, e, portanto, não impactam no cálculo do Fator de Utilização.” (grifo nosso)*

Veja-se que todos os elementos para a elaboração da tabela de programação de serviços foram claramente previstos no edital do certame, não havendo como a recorrente se furtar de sua apresentação.

Ocorre que a recorrente não apresentou comprovação de como chegou ao resumo da demonstração do cálculo do fator de utilização de motorista/cobrador e, portanto, argumenta que o programa que valida esta comprovação deveria estar disponível. Além disso, o Poder Concedente deixou a critério das concorrentes o modelo como seria entregue a comprovação, exigindo apenas e extensão final do arquivo (xlsx ou pdf).

## **6. Das curiosidades**

A recorrente questiona como pode a tabela de programação de serviços, que comprova o cálculo do fator de utilização de motorista/cobrador, entregue pela recorrida, apresentar dois códigos que identificam a HORA FINAL DA JORNADA 2.

Evidentemente, ocorreu um erro de digitação quando da elaboração do documento pela recorrente, tratando-se de um erro meramente material, que em nada prejudica a compreensão dos dados apresentados pela recorrida, em especial porque a sequência horária está correta.

## **7. Da utilização de dados de campo sem previsão**

Com relação à alegação da recorrente de que o recorrido utilizou dados de campo sem a devida comprovação, e que, portanto, deveria ter usado dados de fabricante e/ou valores

indicados no estudo de viabilidade, informa-se que o recorrente demonstrou os valores dos coeficientes por ela informados.

A exigência do Edital era de que se comprovassem os valores de coeficientes de consumo de combustíveis, óleos e lubrificantes; vida útil de pneus e recapagens através ou de informação do fabricante, ou através de dados de campo de uma operação de transporte ou simplesmente se utilizasse os dados do estudo de viabilidade. Quanto à comprovação dos coeficientes peças e acessórios, coeficientes de outras despesas, fator de utilização de pessoal administrativo, fator de utilização de pessoal de manutenção e fator de utilização de fiscal a proponente poderia demonstrar através de dados contábeis de uma operação de transporte coletivo urbano por ela realizada ou, ainda, utilizar os valores dos coeficientes indicados nos estudos de viabilidade.

A alegação da recorrente é de que a utilização dos dados de campo somente seria permitida após a comprovada negativa dos fabricantes no fornecimento. No entanto, sem razão o recorrente, mormente em função do seu claro intuito de distorcer os esclarecimentos prestados pela Comissão de Licitação, que diziam respeito à comprovação de dados única e exclusivamente para uma empresa que não preste atualmente serviço de transporte em Porto Alegre. Por isso, no entendimento do PODER CONCEDENTE não haveria ordem para utilizar quer seja a informação do fabricante, os dados de campo ou os dados do estudo de viabilidade.

#### **8. Da irregular “interferência da ATP” no processo e da falta de comprovação do insumo – ar condicionado**

Segundo a recorrente, foi apresentado orçamento solicitado pela ATP – Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre para a comprovação do insumo ar condicionado, sendo que esta não é licitante no processo. Não prospera a alegação da recorrente. Como é sabido, a ATP é uma Associação das empresas privadas de transporte coletivo no município de Porto Alegre. No entanto, independentemente do fato do orçamento ter sido requerido pela referida associação, o compromisso assumido pela licitante ao colacioná-lo à sua proposta financeira é de sua inteira responsabilidade, de modo que assumirá o encargo de cumprir a execução do serviço com base nas declarações prestadas.

Quanto a alegação dos valores do combustível, que variam de um licitante para outro, e que por isso, na atual tarifa de ônibus de Porto Alegre haveria inconsistência na determinação do preço desse insumo, cabe destacar que a metodologia de cálculo do preço do

combustível para o reajuste tarifário 2015, levou em conta a média ponderada dos preços das notas fiscais de compra deste insumo realizadas no mês que antecede ao cálculo tarifário, de acordo com o disposto no Decreto Municipal n. 18.942, de 9 de fevereiro de 2015.

Na presente licitação exigiu-se dos licitantes a demonstração dos preços dos insumos que no caso do combustível deveria ocorrer através de cotação de mercado no intuito de subsidiar o cálculo da nova tarifa do sistema. Sendo assim, as vencedoras do certame prestarão o serviço com base no custo dos insumos por elas propostos pelo período mínimo de 01 ano (conforme item 2.6 do Anexo VI do edital), até o primeiro reajuste ordinário, ocasião em que serão revistos os coeficientes e os preços dos insumos com base nas notas fiscais do mês anterior ao cálculo tarifário.

#### **9. Falta de comprovação do insumo combustível**

Segundo a recorrente, foi utilizada uma declaração do valor do combustível em data pretérita, sem fazer referência a sua validade.

Não existe óbice ao documento colacionado pela recorrida, tendo em vista que as cotações dos insumos devem espelhar a realidade do momento da apresentação da proposta, o que foi observado pela licitante, mormente ao considerar que a validade da proposta segue a regra estatuída no item 15.8 do edital.

#### **10. Da Utilização de coeficientes não comprovados**

A exigência do Edital era de que se comprovassem os valores de coeficientes de consumo de combustíveis, óleos e lubrificantes; vida útil de pneus e recapagens através ou de informação do fabricante, ou através de dados de campo de uma operação de transporte ou simplesmente se utilizasse os dados do estudo de viabilidade. Quanto à comprovação dos coeficientes peças e acessórios, coeficientes de outras despesas, fator de utilização de pessoal administrativo, fator de utilização de pessoal de manutenção e fator de utilização de fiscal a proponente poderia demonstrar através de dados contábeis de uma operação de transporte coletivo urbano por ela realizada ou, ainda, utilizar os valores dos coeficientes indicados nos estudos de viabilidade.

A recorrida comprovou/demonstrou os valores dos coeficientes, porém, esses ficaram em limites distintos dos permitidos pelo edital. Assim, anexou a comprovação, mas, para

efeitos de cálculo para a elaboração da proposta, utilizou-se dos valores limites, estabelecidos no anexo VI C. Cumpre ressaltar que o estabelecimento de coeficientes distintos daqueles comprovados pela licitante integra a própria proposta financeira desta, notadamente porque terá que suportar, as suas expensas, os custos do serviço pelo período mínimo de 01 ano (conforme item 2.6 do Anexo VI do edital), até o primeiro reajuste ordinário, ocasião em que serão revistos os coeficientes de consumo).

Sendo assim, não há qualquer empecilho na comprovação de coeficientes fora dos limites estabelecidos no edital, cabendo a licitante todo o ônus decorrente desse fato. Ainda, em nenhum momento o Edital dispôs que, caso a comprovação fosse dada através do valor do fabricante ou do dado de campo ou dos dados contábeis as mesmas deveriam situar-se dentro dos limites estabelecidos no Edital. No entanto, caso isso ocorresse, a licitante deveria obedecer este parâmetro, pois não teria como informar valores fora destes limites.

#### **11. Da utilização das contas contábeis sem apresentação das demonstrações oficiais**

A recorrente alega que as demonstrações contábeis não são as efetivamente entregues e autenticadas pela Junta Comercial do Estado, e que, portanto, a fundamentação do cálculo efetuado não poderia ser aceita pela Comissão, pois seria originária de documento não revestido das formalidades exigidas, dentre elas a prova de transmissão para a Receita Federal e a autenticação pela Junta Comercial.

Sem razão a recorrente. Como é sabido, o edital do certame previu a inversão de fases, de modo que a abertura dos documentos de habilitação ocorrerá posteriormente à classificação das propostas financeiras. Por tal razão, a apresentação de documentação contábil oficial somente será exigida na próxima etapa do certame, ocasião em que deverão estar em consonância com as exigências contidas no item 16.9.3, “b”, do edital.

#### **12. Do cálculo incorreto das despesas com peças e acessórios**

Não prospera a alegação da recorrente, pois a metodologia adotada pela recorrida está correta, e, aliás, é a metodologia que vem sendo adotada nas vezes em que este coeficiente de consumo foi revisado (em 2003 e em 2013), e que leva em consideração, tão-somente, o consumo de peças e acessórios, sem considerar os estoques. Ademais, conforme relatam a recorrida em suas contrarrazões de recurso, não haveria nenhuma maneira contábil de considerar que o produto consumido continuou no estoque das empresas. As aquisições são diariamente

contabilizadas no estoque e, mensalmente, o consumo é transferido para as contas de resultado, conforme a baixa no almoxarifado.

Em síntese, diante de todo o exposto, **entende a Comissão de Especial de Licitação** pela manutenção do julgamento anterior, mantendo como classificada o Consórcio VIALESTE, para o Lote 05, pela fundamentação exposta acima.

No entanto, encaminhamos o processo para análise e homologação do julgamento pela Autoridade Superior, em obediência ao art. 109, § 4º, da Lei Federal n.º 8.666/93.

---

PRESIDENTE DA COMISSÃO  
ESPECIAL DE LICITAÇÃO

---

Membro

---

Membro

---

Membro

---

Membro

---

Membro

---

Membro