

PROGRAMA DE PARCERIAS DO PARANÁ - PAR

CADERNO JURÍDICO

**CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE
IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO,
MANUTENÇÃO E GESTÃO DE PÁTIOS
VEICULARES INTEGRADOS NO ESTADO DO
PARANÁ**

CONCORRÊNCIA Nº 02/2022 – DETRAN/PR

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
1. DO PROJETO DOS PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS	2
2. DA PUBLICIDADE	3
3. DO INSTITUTO JURÍDICO DA CONCESSÃO	4
3.1. DAS NORMAS LEGAIS.....	6
3.2. DOS SERVIÇOS PÚBLICOS.....	6
3.3. DA NECESSIDADE DE LEI AUTORIZATIVA	8
4. DA CONCORRÊNCIA	8
5. DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO	9
6. DO PODER CONCEDENTE.....	9
7. DO OBJETO DA CONCESSÃO.....	10
8. DO PRAZO	11
9. DO VALOR	12
10. DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS.....	12
11. DA LICITAÇÃO	14
11.1. DOS LOTES	14
11.2. DA GARANTIA DA PROPOSTA	17
11.2. DA PROPOSTA ECONÔMICA	17
11.3. DO PLANO DE NEGÓCIOS.....	19
11.4. DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO	28
11.4.1. DA HABILITAÇÃO JURÍDICA.....	28
11.4.2. DA REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA.....	29
11.4.3. DA CAPACITAÇÃO TÉCNICA.....	29
11.4.4. DA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	31
12. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.....	32

INTRODUÇÃO

O presente **CADERNO JURÍDICO** tem por escopo a análise dos principais aspectos jurídicos e pontos relevantes da **CONCESSÃO**, precipuamente com relação aos instrumentos convocatórios da **LICITAÇÃO**, cujo objeto é selecionar as **PROPOSTAS** mais vantajosa destinada à delegação, à iniciativa privada, para a prestação dos serviços de **implantação, operação, manutenção e gestão dos PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, nos 02 (dois) **LOTES**, no âmbito do **ESTADO DO PARANÁ**.

1. DO PROJETO DOS PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS

O Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** foi apresentado ao **CONSELHODO PROGRAMA DE PARCERIAS DO PARANÁ - CPAR**, o qual, em sua 2ª Reunião Ordinária, realizada em 06 de agosto de 2019, autorizou a inserção do projeto em questão no Programa de Parcerias do Paraná - PAR, conforme atribuição expressa, no artigo 8º, inciso I da Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, sendo a Unidade Setorial do projeto, o **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ – DETRAN/PR**.

Para a estruturação do Projeto, o **CPAR** utilizou-se da possibilidade expressa no artigo 11, inciso II da Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, deliberando assim, em sua 4ª Reunião Ordinária, realizada em 17 de setembro de 2019, pela realização da estruturação da **CONCESSÃO** pelo Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE.

Essa decisão foi tomada, tendo em vista o Acordo de Cooperação Técnica já existente entre o BRDE e o Estado do Paraná, por intermédio da Secretaria de Estado do Planejamento e Projetos Estruturantes - SEPL, celebrado em 15 de março de 2018, como intuito de desenvolver ações conjuntas para estruturação de projetos de parcerias no âmbito do Estado do Paraná.

Neste sentido, foi firmado Plano de Trabalho, em 23 de setembro de 2019, entre a SEPL, o BRDE, o **DETRAN/PR** e a Polícia Militar do Estado do Paraná, com o intuito de reorganizar os serviços do BRDE para estruturação completa do Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** do **DETRAN/PR**.

Para acompanhar, assessorar e estruturar o Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, juntamente com o BRDE, foi instituído, por meio da Resolução SEPL nº 021, de 14 de agosto de 2019, um Grupo Técnico composto por membros da SEPL, da Polícia Militar do Paraná e do **DETRAN/PR**. Referida Resolução foi substituída pela Resolução SEDEST nº 04, de 01 de março de 2021, com representantes da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo - SEDEST, da Polícia Militar do Paraná e do **DETRAN/PR**.

Além disso, a estruturação do Projeto e elaboração dos instrumentos convocatórios conta com a participação da Superintendência Geral de Parcerias – SGPAR, vinculada à SEDEST, a qual lhe foi designada, por meio da Resolução SEDEST nº 017, de 19 de março de 2021, algumas atribuições da Unidade Gestora, conforme previsto no artigo 45 do Decreto nº 1953, de 05 de julho de 2019.

A SGPAR também emitiu o Parecer Técnico de que trata o artigo 45 do Decreto nº 1.953/2019, com o intuito de embasar as deliberações do CPAR com relação ao Projeto dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**.

No decorrer da elaboração do Projeto, concluiu-se que a opção por realizar a **CONCESSÃO** completa dos serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** seria a melhor alternativa, pois possibilitará a melhor gestão e qualidade dos serviços que, por consequência, irá proporcionar uma maior satisfação na população, solucionando ainda questões administrativas, ambientais e orçamentárias que acabam engessando o Estado.

Em termos qualitativos, os principais impactos da solução proposta são:

- Reorganização administrativa através do remanejamento de pessoal, elevando a capacidade de atendimento aos **USUÁRIOS** dos serviços;
- Aumento da capacidade de segurança viária em função da liberação de cerca de 489 policiais militares atualmente atuantes em pátios veiculares da PMPR;
- Readequação dos pátios veiculares da PMPR e do **DETRAN/PR**, que poderão atender outras demandas de espaço das respectivas entidades;
- Ampliação das ações de controle de zoonoses;
- Criação de um programa de longo prazo de educação e de fiscalização do trânsito, usando um percentual da receita auferida pela **CONCESSIONÁRIA**;
- Geração de empregos diretos e indiretos (aproximadamente 178 vagas de emprego);
- Apoio aos microempreendedores e pequenas empresas, considerando a possibilidade de terceirização dos Serviços de Remoção e a utilização de **PÁTIOS INTERMEDIÁRIOS** nos Municípios mais distantes.

2. DA PUBLICIDADE

Em atendimento ao princípio constitucional da publicidade, deverá ser dada ampla divulgação ao procedimento licitatório.

Nesse sentido, importante destacar que, com o intuito de alinhamento dos

interesses e necessidades do Estado e do mercado, já foi realizada sondagem do mercado, na fase inicial do Projeto, com ampla publicidade, por meio da participação dos interessados que, com as colocações e informações extraídas, acabaram colaborando com contribuições e sugestões para a estruturação do Projeto.

Importante mencionar que, para o instituto jurídico da **CONCESSÃO** não há previsão legal que estabeleça a obrigatoriedade de consulta pública, todavia ela é altamente recomendável pelas boas práticas de mercado.

No entanto, o artigo 83 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 39 da Lei Federal nº 8.666/1993 estabelecem a obrigatoriedade de realizar audiência pública, *in verbis*:

Art. 83 Sempre que o valor estimado para uma licitação ou para um conjunto de licitações simultâneas ou sucessivas for superior a 100 (cem) vezes o limite previsto no art. 23, inc. I, alínea "c" da Lei Federal 8.666/93, **o processo licitatório será iniciado obrigatoriamente com uma audiência pública** concedida pela autoridade responsável com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data prevista para a publicação do edital, e divulgada com a antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis de sua realização, pelos mesmos meios previstos para a publicidade da licitação, à qual terão acesso e direito a todas as informações pertinentes e a se manifestar todos os interessados." (Grifo nosso)

Por esse motivo e com o intuito de dar ampla publicidade aos instrumentos convocatórios, além de adquirir contribuições e sugestões para a maior viabilidade e eficiência do Projeto, o CPAR, em reunião realizada no dia 12/04/2021, aprovou a realização de Consulta pública, além de Audiências Públicas referente aos instrumentos convocatórios.

Após a realização da Consulta pública, Road Shows e Audiência Pública, foi consolidado o relatório contendo os questionamentos e sugestões levantadas, bem como foram realizadas as alterações pertinentes nos Instrumentos Convocatórios.

3. DO INSTITUTO JURÍDICO DA CONCESSÃO

A escolha do melhor instituto jurídico para a estruturação do Projeto, tendo em vista as diversas modalidades admitidas pelo direito administrativo brasileiro, deve, necessariamente, considerar as vantagens econômicas, contratuais e institucionais que possam resultar desta ou daquela modelagem jurídica, de forma a garantir a melhor gestão dos recursos e bens públicos e, sobretudo, ao interesse público.

Ademais, para a consecução dos objetivos dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, faz-se necessário o investimento em infraestrutura. Assim, a **CONCESSIONÁRIA** deverá aportar investimentos, os quais deverão ser devidamente remunerados ao longo do prazo de vigência da **CONCESSÃO**.

Levando-se em consideração os investimentos necessários e o prazo de vigência contratual, o primeiro aspecto que se considerou foi trazer segurança jurídica

para o **CONTRATO**, eliminando-se, portanto, as autorizações e permissões, de caráter precário, e elegendo-se o regime jurídico das **CONCESSÕES**.

Ocorre que o termo jurídico **CONCESSÃO** define uma diversidade de institutos, dentre eles: **(i)** a Concessão de Serviços Públicos; **(ii)** a Concessão de Direito Real de Uso; **(iii)** Concessão de Uso de Bem Público, bem como as **(iv)** Concessões Patrocinadas e **(v)** as Concessões Administrativas, regulamentadas pela Lei Geral de Parcerias Público- Privadas (Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004), as quais não foram consideradas por envolverem contraprestação pública do **PODER CONCEDENTE** à **CONCESSIONÁRIA**.

De imediato, foi descartada a Concessão de Direito Real de Uso por não se enquadrar ao projeto, tendo em vista que, nos termos do artigo 7º do Decreto-Lei nº 271, de 20 de fevereiro de 1967, que a instituiu, é o contrato que tem como objetivo a transferência da utilização de terreno público ao particular, como direito real resolúvel, para fins específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo ou qualquer outra exploração de interesse social.

Nesse mesmo sentido é que foi descartada a Concessão de Uso de Bem Público, tendo em vista não se encaixar na modelagem do Projeto em questão.

Destarte, o instrumento jurídico que melhor se encaixa na modelagem do Projeto é a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, a qual possui suas normas gerais disciplinadas pela Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e, no âmbito do Estado do Paraná, pela Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995.

O artigo 2º, inciso II da Lei Complementar nº 76/1995 define Concessão de Serviços Públicos como *“a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, nas modalidades de concorrência ou leilão, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado”*.

Outro ponto importante é que a Lei Complementar nº 76/1995, que estabelece regras para as concessões de serviços públicos no âmbito do Estado do Paraná, estabelece, em seu artigo 1º, § 1º, inciso VIII que são serviços públicos os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**.

Com efeito, se a própria Lei Complementar nº 76/1995 expressamente estabelece que os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** são serviços públicos, entendimento este reforçado pelo artigo 2º, inciso VIII, alínea “m” da Lei Complementar nº 222, de 05 de maio de 2020, que dispõe sobre a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná - AGEPAR, então modalidade prevista para o Projeto é a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**.

Outra consideração a ser feita é que a **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS** pressupõe que os serviços prestados pela **CONCESSIONÁRIA** sejam remunerados

por meio de **TARIFAS**, a serem pagas pelos **USUÁRIOS**. Assim, a **TARIFA** passa a ser a receita principal da **CONCESSIONÁRIA**, nos termos do artigo 9º da Lei Complementar nº 76/1995, a qual “*será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de reajuste e revisão previstas na Lei, no edital e no contrato*”.

Neste ponto, importante destacar que no decorrer da modelagem econômica e financeira do Projeto constatou-se que os serviços prestados no âmbito da **CONCESSÃO** de cada **LOTE** poderiam ser remunerados exclusivamente por meio das **TARIFAS** a serem pagas pelos **USUÁRIOS**, bem como por meio da **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**.

3.1. DAS NORMAS LEGAIS

Para a estruturação do Projeto, bem como para a elaboração dos instrumentos convocatórios, utilizou as diretrizes e normas relativas à **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, qual seja a Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995 c/c a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e, subsidiariamente, às de Licitações e Contratos administrativos, qual seja, a Lei nº 15.608, de 16 de agosto de 2007 c/c a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

3.2. DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Com relação aos serviços públicos, Marçal Justen Filho expressa que:

abandonou-se a concepção global e ampla do serviço público para refugiar-se em um conceito mais restrito, ainda que de maior precisão jurídica. **Trata-se de limitar serviço público às atividades que satisfazem necessidades primordiais ou essenciais dos habitantes por meio de prestações de natureza econômica, antecedida de declaração legislativa**”. (grifo nosso)

Nesse sentido, a Lei Complementar nº 230, de 17 de dezembro de 2020, alterou dispositivos da Lei Complementar nº 76/1975, que dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos, bem como dispositivos da Lei Complementar nº 222/2020, que dispõe sobre a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná – AGEPAR.

Na Lei Complementar nº 76/1995, houve o acréscimo do inciso VIII ao § 1º do artigo 1º, o qual declara quais serviços públicos são sujeitos ao regime de **CONCESSÃO**, vejamos:

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão por esta Lei.

§ 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou permissão, ou, quando for o caso, de autorização, os seguintes serviços e obras públicas:

(...)

VIII - serviços públicos na área de trânsito, neles incluídos os serviços de remoção, guarda de veículos, gestão de pátios veiculares e preparação para leilão dos veículos apreendidos e não resgatados nos prazos legais, podendo a concessionária escolher os leiloeiros, respeitadas as disposições previstas no contrato de concessão e na legislação pertinente quanto aos critérios e requisitos para seleção de leiloeiros. (Grifo nosso)

Acrescentou ainda, o § 2º ao artigo 1º da Lei Complementar nº 76/1995, com a seguinte redação, ficando o seu atual parágrafo único, renomeado para §1º:

§ 2º Nos serviços descritos no inciso VIII do § 1º deste artigo estão compreendidos aqueles desempenhados pela Polícia Civil, Polícia Militar e Polícia Rodoviária Estadual, desde que regulamentados por convênios de fiscalização de trânsito. (Grifo nosso)

Já na Lei Complementar nº 222/2020, acrescentou a alínea “m” ao inciso VII do artigo 2º, conforme se verifica:

Art. 2º Para fins desta Lei Complementar, aplicam-se as seguintes definições:

(...)

VII - serviços públicos delegados, que compreendem:

(...)

m) serviços públicos na área de trânsito, neles incluídos os serviços de remoção, guarda de veículos, gestão de pátios veiculares e preparação para leilão dos veículos apreendidos e não resgatados nos prazos legais, podendo a concessionária escolher os leiloeiros, respeitadas as disposições previstas no contrato de concessão e na legislação pertinente quanto aos critérios e requisitos para seleção de leiloeiros; (Grifo nosso)

Ainda, conforme previsto na Constituição Federal, em seu artigo 175, é possível que a prestação de serviços públicos seja realizada pelo privado, por meio do regime de concessão, devendo ser realizados através de licitação, vejamos:

Art. 175 Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou **sob regime de concessão** ou permissão, **sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos**. (Grifo nosso)

Nesse sentido, destaca-se a inclusão do § 4º, no artigo 271 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que trata dos veículos removidos, o qual prevê que:

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou **por particular contratado por licitação pública**, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. (Grifo nosso)

Com isso, conclui-se que os serviços inerentes aos **PÁTIOS VEICULARES**

INTEGRADOS, que compreendem os serviços de remoção, guarda, liberação, e leilão de veículos apreendidos, constituem em serviços públicos, primordiais à população, os quais podem ser realizados pelo privado, a ser contratado por licitação pública, por meio do instituto da **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS** mencionada no tópico acima.

3.3. DA NECESSIDADE DE LEI AUTORIZATIVA

Nos termos do artigo 2º da Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995, é vedado aos Estados executarem obras e serviços públicos por meio de **CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**, sem lei que lhes autorize e fixe os termos.

Assim, cumpre mencionar que, no Estado do Paraná, a Lei nº 18.666, de 22 de dezembro de 2015 autoriza a **CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS** de remoção, guarda e leilão de veículos dos **PÁTIOS VEICULARES**.

Além disso, conforme mencionado anteriormente, importante salientar a publicação da Lei Complementar nº 230/2020, que alterou dispositivos da Lei Complementar nº 76/1975, também autoriza a **CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS** de **PÁTIOS VEICULARES**, no seu artigo 1º, § 1º, inciso VIII.

4. DA CONCORRÊNCIA

A minuta de **EDITAL** prevê que a **LICITAÇÃO** será realizada na modalidade **CONCORRÊNCIA**, atendendo, portanto, ao contido na norma do inciso II do artigo 2º da Lei Federal nº 8.987/1995 c/c o artigo 2º da Lei Complementar nº 76/1975, conforme exposto abaixo, respectivamente:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

(...)

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, **na modalidade de concorrência**, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, **nas modalidades de concorrência** ou leilão, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

5. DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

O critério de julgamento da **LICITAÇÃO** será o de **MENOR VALOR DA TARIFA** dos

serviços, com o intuito de selecionar a **PROPOSTA** mais vantajosa, conforme autoriza o artigo 16, inciso I, da Lei Complementar nº 76/1995, bem como o artigo 15, inciso I da Lei Federal nº 8.987/1995.

A opção pelo critério de seleção levou em conta o modelo de negócio e as projeções financeiras realizadas pela modelagem econômica e financeira, contentando-se o interesse administrativo, com a aferição de requisitos técnicos mínimos e de qualificação técnica a ser demonstrada pelas **PROPOSTANTES**, no âmbito da **LICITAÇÃO**, por meio dos Documentos de Qualificação.

Importante mencionar que o **PODER CONCEDENTE** definiu valores teto para **TARIFAS DE REMOÇÃO, TARIFAS DE GUARDA e RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**, conforme item 13 do **EDITAL**, a partir dos quais as **PROPOSTANTES** realizarão a **PROPOSTA**.

O **EDITAL** também estabelece critérios de desempate, nos termos da legislação pertinente.

6. DO PODER CONCEDENTE

A perfeita identificação da pessoa jurídica competente para delegar, por meio da **CONCESSÃO**, se mostra imprescindível para a segurança jurídica que se busca no **CONTRATO** em apreço, na medida em que, nos dizeres de Caio Tácito¹, “a primeira condição de legalidade é a competência do agente”.

Com isso, o **PODER CONCEDENTE** é o próprio **ESTADO DO PARANÁ**, representado pelo **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ - DETRAN/PR**, entidade autárquica estadual, vinculada à Casa Civil, a quem compete cumprir e fazer cumprir a legislação e normas de trânsito no âmbito do Estado do Paraná, conforme artigo 22 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e Lei nº 7811, de 29 de dezembro de 1983.

7. DO OBJETO DA CONCESSÃO

A **CONCESSÃO**, para a prestação de serviços públicos de implantação, operação, manutenção e gestão dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS** de cada **LOTE**, no âmbito do Estado do Paraná, compreende, obrigatoriamente, a prestação dos seguintes serviços:

- Implantação e operacionalização da **CENTRAL DE GESTÃO E MONITORAMENTO**, unidade administrativa de gestão onde deverão ser alocados os principais serviços administrativos relativos a operacionalização, logística, controle e gerência dos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, suportada por

¹ TÁCITO, Caio. **Direito Administrativo**. São Paulo: Saraiva, 1975, p.26

PLATAFORMA TECNOLÓGICA, na forma do CADERNO DE ENCARGOS;

- Serviços de Remoção dos veículos apreendidos e/ou removidos nas operações da Polícia Militar e do **DETRAN/PR**;
- Serviços de Remoção dos veículos apreendidos e/ou removidos em razão de ocorrência de trânsito;
- Serviços de Guarda, abrangendo a identificação do veículo, guarda, monitoramento e segurança dos veículos nos **PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**;
- Serviços de Notificação dos proprietários de veículos, agentes financeiros e/ou dos entes que tenham emitido ordens judiciais sobre o bem, ao longo da Guarda do mesmo **PÁTIO**;
- Serviços de Liberação dos Veículos para os proprietários que quitarem seus débitos junto ao **DETRAN/PR**;
- Serviços de Liberação de Veículos Leiloados, incluindo o acompanhamento da prensagem dos veículos destinados à reciclagem;
- Serviços de preparação para Leilão dos veículos, incluindo a identificação, separação e demais atos preparatórios necessários para o auxílio dos procedimentos de Leilão;
- Serviços de preparação para baixa, que consiste na realização dos atos necessários, perante as devidas autoridades, para que os veículos classificados como sucata e reciclagem possam ser leiloados; e
- Serviços de apoio na gestão dos veículos depositados nos pátios atuais do **PODER CONCEDENTE**, que consiste em serviços adicionais de apoio à desmobilização dos referidos pátios.

O objeto da **LICITAÇÃO** poderá abranger, ainda, a prestação dos serviços de Remoção, Depósito, Guarda, Liberação, Preparação para Leilão e Baixa dos veículos apreendidos e/ou removidos por outros órgãos ou entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito em virtude de convênio ou instrumento congênere celebrado entre estes órgãos e entidades e o **PODER CONCEDENTE**, durante o prazo de vigência da **CONCESSÃO**.

O **CADERNO DE ENCARGOS** complementa as cláusulas e disposições do **CONTRATO**, estabelecendo critérios e diretrizes para a adequada e eficiente prestação dos serviços e atividades inerentes ao objeto da **CONCESSÃO**.

Destarte, os instrumentos convocatórios da **LICITAÇÃO** apresentam a definição precisa e suficiente do objeto a ser licitado, nos termos da Súmula 177 do Tribunal de Contas da União - TCU, *in verbis*:

Súmula 177 TCU: A definição precisa e suficiente do objeto licitado constitui regra indispensável da competição, até mesmo como pressuposto do postulado da igualdade entre os licitantes, da qual é subsidiária o princípio da publicidade, que envolve o conhecimento, pelos concorrentes potenciais das condições de licitação.

7. DO PRAZO

O **PRAZO DA CONCESSÃO** será de 20 (vinte) anos, assim considerado, compatível com a amortização de investimentos mínimos obrigatórios a serem realizados ao longo da **CONCESSÃO**, e suficiente para que a **CONCESSIONÁRIA** obtenha o retorno econômico projetado quando da apresentação da sua **PROPOSTA** na **LICITAÇÃO**.

Cumprir destacar que, a modelagem econômica e financeira identificou que a partir do prazo de **CONCESSÃO** de 15 (quinze) anos, seria obtido retorno do investimento (TIR), contudo, foi recomendado que o prazo seja de 20 (vinte) anos, buscando:

- Apresentar modelagem mais conservadora considerando os investimentos iniciais necessários; a dificuldade de financiamento dos investimentos fixos; e a acomodação da variação dos preços na realização dos investimentos fixos; o aumento do custo financeiro do financiamento dos investimentos fixos;
- Ampliar a atratividade do projeto ao mercado;
- Minimizar o risco de a demanda ser inferior às estimativas iniciais;
- Comportar o aumento dos custos operacionais de remoção e guarda;
- Absorver eventual dificuldade de implementação de reajustes de preços das **TARIFAS**.

A vigência estipulada está em conformidade com o artigo 24, § 3º da Lei Complementar nº 76/1995, bem como com o Decreto nº 6.682, de 19 de abril de 2017, que estabelece 25 anos, como prazo máximo de **CONCESSÃO de PÁTIOS VEICULARES INTEGRADOS**, prorrogável por igual período, conforme se verifica, respectivamente:

Art. 24. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:(...)

§ 3º O prazo da concessão deve atender, em cada caso ao interesse público e às necessidades ditadas pelo valor do investimento de modo a assegurar a modicidade das tarifas. (grifo nosso)

Art. 3º O prazo da Concessão será de até 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, obedecidas as normas de regência e o edital de licitação. (grifo nosso)

8. DO VALOR

O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, na data base de setembro de 2020, é de **R\$ R\$ R\$ 114.467.000,00** (cento e quatorze milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil reais) para o **LOTE 1**; e de **R\$ 209.859.000,00** (duzentos e nove milhões, oitocentos e cinquenta e nove mil reais) para o **LOTE 2**, correspondentes à somatória da estimativa de receitas operacionais brutas percebidas durante o prazo da **CONCESSÃO**, trazidas ao valor presente pela taxa mínima de atratividade, medida pelo WACC de 8,40% ao ano.

O **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO** é meramente indicativo, não vinculando, em nenhuma hipótese, ao **PODER CONCEDENTE**, para fins de recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do **CONTRATO**.

Não haverá qualquer tipo de remuneração à **CONCESSIONÁRIA**, por parte do **PODER CONCEDENTE**, a qualquer título. Os serviços objeto da **LICITAÇÃO** serão remunerados, exclusivamente, através da cobrança das **TARIFAS**.

Poderá, a **CONCESSIONÁRIA**, explorar fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com vistas a favorecer a modicidade das **TARIFAS**, nos termos do artigo 11 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e de acordo com o **ANEXO IX - MINUTA DO CONTRATO**.

9. DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS

A Lei Federal nº 8.987/1995, dispõe em seu artigo 11:

Art. 11 No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, **poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 17 desta Lei.”(grifo nosso)

De modo similar, a Lei Complementar nº 76/1995 estabelece em seu artigo 13:

Art. 13 No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, **poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas**, observado o disposto no art. 18 desta Lei.”(Grifo nosso)

Visando melhor compreender como efetivamente pode se dar esta relação entre **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** auferidas pela **CONCESSIONÁRIA**, cabe observar o que discorre Maurício Portugal Ribeiro (2015):

Note-se que alguns autores de Direito Administrativo, com base na expressão “(...) com vistas a favorecer a modicidade das tarifas (...)” prevista no art. 11, da Lei de Concessões entendiam que todas as Receitas Acessórias geradas pelo concessionário deveriam ser revertidas para a modicidade tarifária. Esse entendimento, na prática, me parece superado, pois é atualmente claro para os reguladores e agentes públicos encarregados da modelagem de concessões e PPPs que, se todo o ganho decorrente da exploração de Receitas Acessórias for revertido para modicidade tarifária, então o concessionário não terá nenhum incentivo para explorar as Receitas Acessórias. Seria como jogar o bebê fora, juntamente com a água do banho. **Atualmente, quase todos os contratos de concessão ou PPP de grandes infraestruturas preveem regras de compartilhamento das Receitas Acessórias atribuindo montantes aos concessionários que gerem incentivos para a sua exploração.** (grifo nosso)

No Projeto está previsto o compartilhamento das **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** por meio de pagamento, pela **CONCESSIONÁRIA**, de **OUTORGA VARIÁVEL**, ao **PODER CONCEDENTE**, de percentual de 5% da **RECEITA OPERACIONAL BRUTA** da **CONCESSIONÁRIA**, a ser paga anualmente, conforme condições estabelecidas no **CONTRATO**.

As regras e condições em que a **CONCESSIONÁRIA** poderá explorar **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** encontram-se no **CONTRATO**.

Desta forma, verifica-se que há repartição das **RECEITAS EXTRAORDINÁRIAS** com o **PODER CONCEDENTE**, haja vista sua consideração na composição da **RECEITA BRUTA ANUAL**, a qual é a base para cálculo da **OUTORGA VARIÁVEL**.

10. DA LICITAÇÃO

A minuta de **EDITAL** prevê que a **LICITAÇÃO** será conduzida em 03 (três) fases distintas e sucessivas, sendo a primeira destinada à abertura e julgamento da **GARANTIA DA PROPOSTA**; a segunda, para abertura e julgamento da **PROPOSTA ECONÔMICA E PLANO DE NEGÓCIO**; e, a terceira, para abertura e julgamento dos **DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO** das 03 (três) **PROPOSTANTES** titulares da melhor **PROPOSTA ECONÔMICA** e que tiveram os seus **PLANOS DE NEGÓCIO** considerados compatíveis com as disposições do **EDITAL** e seus **ANEXOS**.

A **LICITAÇÃO** prevê regras e diretrizes para a **CONCESSÃO** dos 02 (dois) **LOTES**, com a seguinte área de abrangência:

I. LOTE 1: cobertura dos municípios localizados nas Mesorregiões Metropolitana e Centro Oriental, e em parte das Mesorregiões Sudeste e Norte Pioneiro.

II. LOTE 2: cobertura dos municípios localizados nas Mesorregiões Centro-Sul, Centro- Ocidental, Noroeste, Norte Central, Oeste, Sudoeste e em parte das Mesorregiões Sudeste e Norte Pioneiro.

A definição específica da abrangência de cada **LOTE** encontra-se no **CADERNO DE ENCARGOS**.

10.1. DOS LOTES

No decorrer da estruturação do Projeto, o **DETRAN/PR** forneceu alternativas de localização de **PÁTIOS FIXOS**, sendo que a que demonstrou melhor viabilidade, contempla 44 (quarenta e quatro) **PÁTIOS FIXOS** em todo o Estado do Paraná, tendo por base a premissa de um Raio médio de cobertura de 40 km, pois requer menor CAPEX, menor estrutura operacional para administração, e permite uma taxa interna de retorno (TIR) homogênea.

A definição da localização dos **PÁTIOS FIXOS** considerou a distância, em linha reta, de 40 km entre o Município de localização do **PÁTIO FIXO** e os Municípios próximos; o alcance do maior número de representatividade das apreensões e/ou remoções no Estado; o compartilhamento das melhores rotas de deslocamento existentes no Estado; e, a proximidade com as CIRETRANS ou postos avançados do **DETRAN/PR**.

Alguns **PÁTIOS FIXOS** terão Raio médio de cobertura superior a 40 km, contudo, o modelo conceitual prevê que 30% das Remoções sejam realizadas nos **PÁTIOS INTERMEDIÁRIOS**, conforme disposto no **CADERNO DE ENCARGOS**, nos Municípios onde não há suficiente demanda para a implantação do **PÁTIO FIXO**.

Ainda, o dimensionamento de cada **PÁTIO FIXO** foi feito baseado, principalmente, no volume de apreensões e/ou remoções projetadas para sua área de abrangência e no fluxo de movimentação de veículos no pátio, conforme dados estatísticos disponibilizados pelo **DETRAN/PR**.

Além da área ocupada pelos veículos, foi considerado um arranjo de estrutura mínima com as seguintes dimensões:

- Área construída para escritório e portaria: 108 m²;
- Área de circulação de pessoas: 108 m²;
- Área de manobra dos veículos: 25% da área destinada ao estacionamento de veículos;
- Área de estacionamento coberto: 30% da área destinada ao estacionamento de veículos (visando o combate de zoonoses).

Com isso, a estruturação do Projeto analisou diversos cenários, considerando de 01 (um) a 04 (quatro) **LOTES** de **CONCESSÃO**.

Os cenários de 03 (três) e 04 (quatro) **LOTES** não demonstraram atratividade ao mercado, em função da existência de muitos **PÁTIOS** deficitários, que anulariam os ganhos dos **PÁTIOS** superavitários.

A hipótese de **LOTE ÚNICO**, por sua vez, não é recomendada, pois compromete a competitividade do certame, dificultando a participação de pequenas e médias empresas, e, principalmente, dificultando a possibilidade de se obter uma maior modicidade tarifária. Ademais, esta configuração já foi objeto de questionamento pelo TCE-PR em projeto similar anteriormente estruturado.

Assim, foi identificado que é mais adequada a divisão em 02 (dois) **LOTES** (Figura 1), configurados de modo a se obter Taxa Interna de Retorno - TIR similares ao longo da **CONCESSÃO**.

Apesar das especificidades de cada **LOTE**, a obtenção de uma TIR similar é possível através do balanceamento efetuado na modelagem econômica e financeira e, assim, ambos os **LOTES** são igualmente atrativos.

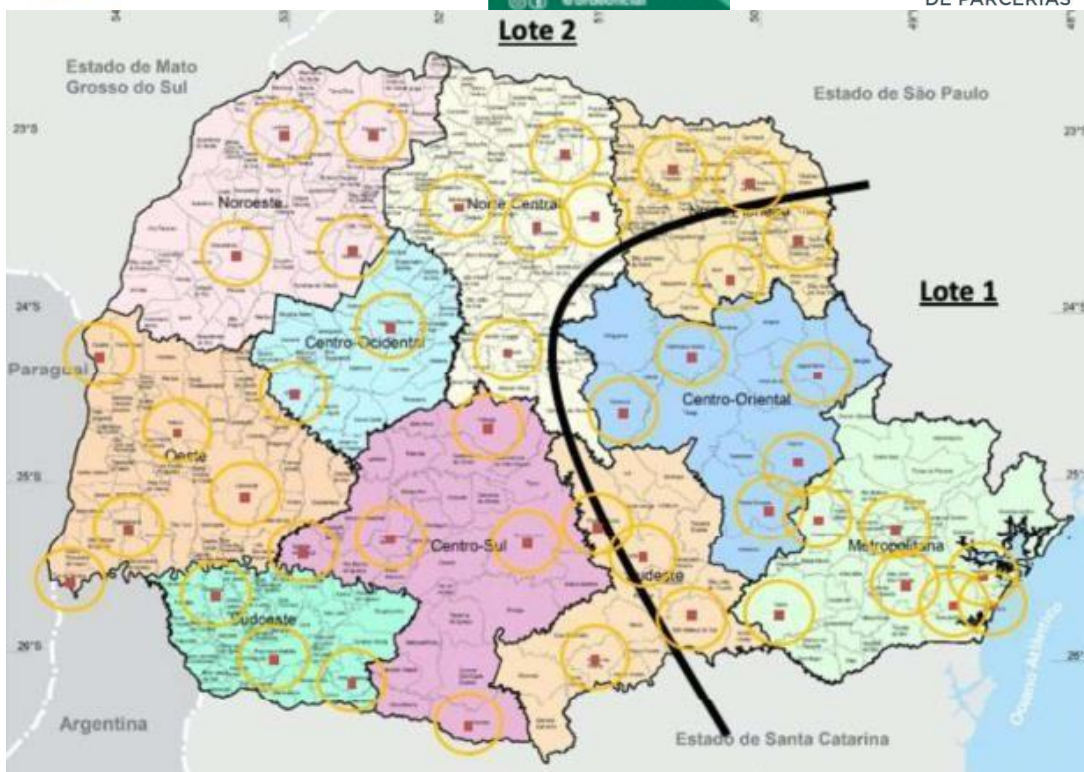
Deste modo, a definição por 02 (dois) **LOTES** de **CONCESSÃO** confere atratividade ao certame, estimulando a competitividade entre as **PROPONENTES**, resultando em **PROPOSTAS** mais vantajosas à Administração Pública e aos **USUÁRIOS**, em especial no que diz respeito aos descontos a serem ofertados nas **TARIFAS**.

Os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) realizados demonstraram que a **CONCESSÃO** em 02 (dois) **LOTES** permitirá menor impacto sobre as **TARIFAS**, garantindo uma taxa de retorno adequada e homogênea. O custo médio ponderado de capital (WACC) utilizado nos estudos foi de 8,40% ao ano.

Além disso, o modelo de negócio previsto no objeto permite maior sinergia da **CONCESSIONÁRIA** com os arranjos econômicos existentes em cada **LOTE**, aproveitando os serviços de remoção de terceiros e de guarda nos **PÁTIOS INTERMEDIÁRIOS**, ambos já existentes nas regiões. Dessa forma, o modelo é inclusivo e permite a padronização dos serviços prestados aos **USUÁRIOS** com níveis elevados de qualidade.

Ainda, a configuração determinada para cada **LOTE**, possibilita uma prestação de serviços mais eficiente, como é possível verificar por meio do *Value-for-Money* e os impactos socioeconômico e ambiental do Projeto.

Figura 1 - Configuração dos LOTES e localização dos PÁTIOS FIXOS



(Fonte: BRDE, 2021)

O **LOTE 1**, de modo geral, contempla principalmente a Região Metropolitana de Curitiba, Litoral e Campos Gerais, prevendo **PÁTIOS FIXOS** nos Municípios de: Campo Largo, Castro, Colombo, Guaratuba, Ibaiti, Irati, Jaguariaíva, Lapa, Matinhos, Paranaguá, Ponta Grossa, Reserva, São José dos Pinhais, São Mateus do Sul, Siqueira Campos, Telêmaco Borba.

Complementarmente, o **LOTE 2** abrange as regiões Norte Central, Noroeste, Oeste, Sudoeste, Centro-Ocidental, Centro-Sul e parte do Sul, prevendo **PÁTIOS FIXOS** nos Municípios de: Apucarana, Cambé, Campo Mourão, Cascavel, Cianorte, Cornélio Procopio, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Guaíra, Guarapuava, Ivaiporã, Laranjeiras do Sul, Loanda, Londrina, Maringá, Medianeira, Palmas, Paranaíba, Pato Branco, Pitanga, Prudentópolis, Quedas do Iguaçu, Realeza, Santo Antônio da Platina, Toledo, Ubatuba, Umuarama, União da Vitória.

Cabe observar que o certame não excluiu a possibilidade de ambos os **LOTES** serem adjudicados por um único participante, desde que cumpridas as condições de participação em ambos os **LOTES** como apresentação da **GARANTIA DA PROPOSTA**, atestado de Capacitação Técnica, Qualificação econômica e Financeira, apresentação do **PLANO DE NEGÓCIO**, nos termos do **EDITAL**, além de **COMPROMISSO DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO** para cada **LOTE**.

10.2. DA GARANTIA DA PROPOSTA

A **GARANTIA DA PROPOSTA** deverá ser apresentada no **ENVELOPE 1**, conforme diretrizes constantes no **EDITAL**.

Cada **PROPONENTE** deverá apresentar, a **GARANTIA DA PROPOSTA**, no valor mínimo de **R\$ 1.144.670,00**(um milhão, cento e quarenta e quatro mil seiscientos e setenta reais) para o **LOTE 1**; e **R\$ 2.098.590,00** (dois milhões, noventa e oito mil quinhentos e noventa reais) para o **LOTE 2**, valores esses equivalentes a 1% (um por cento) do **VALOR ESTIMADO DO CONTRATO**, as quais deverão ser prestadas em nome do **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ - DETRAN/PR**.

10.3. DA PROPOSTA ECONÔMICA

A **PROPOSTA ECONÔMICA** deverá constar do **ENVELOPE 2**, conforme diretrizes constantes do **EDITAL**.

A **PROPOSTA ECONÔMICA** deverá ser elaborada considerando todos os investimentos, tributos, taxas, contribuições, custos e despesas incidentes para a execução do objeto da **CONCESSÃO** e excluindo qualquer benefício fiscal, bem como deve utilizar como base os valores referência constantes no item **13** do **EDITAL**, conforme se verifica da tabela abaixo:

TABELA 1 – TARIFAS DE REFERÊNCIA

TIPO DE VEÍCULO	TARIFA DE REMOÇÃO (R\$)	TARIFA DE GUARDA (R\$/DIA)	RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO (R\$/VEÍCULO)
VEÍCULOS LEVES TIPO A	190,15	31,64	75,00
VEÍCULOS LEVES TIPO B	237,69	39,55	75,00
VEÍCULOS PESADOS	356,53	59,33	75,00

No decorrer da estruturação do Projeto, constatou-se a necessidade de reajuste das **TARIFAS** praticadas pelo **DETRAN/PR**, independentemente do tipo de veículo, as quais atualmente são de:

- Tarifa de remoção: R\$ 100,29 (cem reais e vinte e nove centavos);
- Tarifa de guarda: R\$ 27,66 (vinte e sete reais e sessenta e seis centavos).

Ainda, as **TARIFAS** devem ser suficientes para remunerar os custos de operação dos serviços, as despesas de capital e o custeio da atividade de fiscalização do trânsito, bem como da segurança viária.

Conforme constatado na elaboração do Projeto, as tarifas atuais já estão muito defasadas do custo operacional real que a **AUTORIDADE DE TRÂNSITO** tem em suas operações.

Portanto, buscou-se o cálculo de **TARIFAS** que viabilizem a sustentabilidade financeira dos serviços, sem onerar a sociedade, e colaborando para a redução dos atos de infração.

Os novos valores foram definidos com base nas tarifas de serviço previstas no Decreto nº 6.682/2017, atualizadas, conforme § 4º do artigo 4º, pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do IBGE até o mês de maio de 2020, resultando em um reajuste equivalente a 10,16%.

Ainda, adotaram-se **TARIFAS** diferenciadas, categorizando os veículos em 03 (três) tipos distintos. Assim, o “Veículo Leve Tipo A” e o “Veículo Pesado”, passariam a ter, respectivamente, 80% e 150% do valor da tarifa do “Veículo Leve Tipo B” reajustado pelo **IPCA**, conforme apresentado na Tabela de Referência para a **PROPOSTA ECONÔMICA**, ilustrada acima.

Constatou-se que os novos valores de **TARIFAS** estão consizentes com às práticas de mercado, suportam os custos da operação e conferem atratividade à **CONCESSÃO**.

Além disso, foi identificada a necessidade de inserção de receita operacional referente à **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO**, no valor de R\$ 75,00 (setenta e cinco reais) por veículo, proveniente da receita decorrente da alienação deste. Receita essa como condição motivadora para a **CONCESSIONÁRIA**, na agilidade e qualidade de preparação dos veículos para leilão.

A **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DO LEILÃO** foi instituída para criar um incentivo adicional a **CONCESSIONÁRIA** para a desmobilização física dos **PÁTIOS VEICULARES** decorridos o prazo de 60 (sessenta) dias estabelecido na legislação para alienação

Assim, tem-se a tabela, conforme anteriormente demonstrada, que será utilizada como base na **PROPOSTA ECONÔMICA** a ser apresentada pelos **PROPONENTES**.

Neste ponto, importante ressaltar que os serviços de preparação para o Leilão são aqueles que habilitam o bem à alienação, não sendo atividades prévias do Leiloeiro

Oficial.

Atualmente, tais atividades de preparação do leilão são realizadas pelo **DETRAN/PR**, que passará a fiscalizar a prestação desses serviços e a autorizar a realização dos leilões, além de indicar o Leiloeiro Oficial, nos termos da legislação pertinente.

Neste sentido, o subitem **10.2.8.1** do **EDITAL** claramente estabelece que os leilões serão realizados por Leiloeiro Oficial, indicado pelo **DETRAN/PR**, na qualidade de autarquia responsável pelo Sistema Nacional de Trânsito no âmbito do Estado do Paraná, nos termos da legislação pertinente.

10.4. DO PLANO DE NEGÓCIOS

Juntamente com a **PROPOSTA ECONÔMICA**, no **ENVELOPE 2**, deverá conter o **PLANO DE NEGÓCIO**, conforme expresso no **EDITAL**.

O **PLANO DE NEGÓCIO** apresentado deverá conter uma **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO PLANO DE NEGÓCIO**, elaborada por **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA**, declarando a análise e atestando a sua exequibilidade e financiabilidade, conforme modelo constante do **EDITAL**.

Ainda, a **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO PLANO DE NEGÓCIO** deverá ser acompanhada de **TERMO DE CONFIDENCIALIDADE**, com o conteúdo mínimo do disposto no **EDITAL**.

O **PLANO DE NEGÓCIO** é considerado um dos principais instrumentos para a análise das condições econômicas e financeiras do negócio. As **PROPOSTANTES** precisam construir modelos de negócios que atendam 100% aos quesitos do **EDITAL** e garantam seu retorno de forma adequada, gerando **PROPOSTAS** exequíveis.

Para tanto, é necessário que as **PROPOSTANTES** elaborem o seu **PLANO DE NEGÓCIO** com o intuito de evidenciar as estratégias que adotarão para atender o objeto da **CONCESSÃO**, de forma a demonstrar se o desconto apresentado na **PROPOSTA ECONÔMICA** permitirá a execução do objeto do **CONTRATO**.

Não se pode olvidar que é responsabilidade do **PODER CONCEDENTE** desclassificar **PROPOSTAS** que contenham preços inexequíveis, conforme dispõe o inciso II do artigo 48 da Lei Federal nº 8.666/1993, assim considerados aqueles que não venham a ter demonstrada sua viabilidade através de documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado e que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato.

Assim, a própria legislação faculta a Administração Pública a possibilidade de exigir documentos para verificar a exequibilidade da **PROPOSTA** apresentada. Ora, em

contratos de longo prazo e complexidade, como nas **CONCESSÕES**, e tendo em vista as obrigações da futura **CONCESSIONÁRIA**, é pertinente e até prudente que a Administração Pública exija certa rigidez na documentação apresentada, visando ao interesse público e dos administrados.

Ademais, a **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO** não possui a expertise para averiguar se os valores contidos no **PLANO DE NEGÓCIO** são adequados a realidade do mercado. Com efeito, é no **PLANO DE NEGÓCIO** que serão contemplados o planejamento e a organização das ações e recursos por parte da futura **CONCESSIONÁRIA**, de forma que se possa identificar, com clareza, os investimentos, fontes de financiamentos, riscos, retornos e as condições de viabilidade econômico-financeira para a execução do **CONTRATO**. Em outras palavras, a **PROPONENTE** estabelecerá, no **PLANO DE NEGÓCIO**, o plano de implantação e gerenciamento da **CONCESSÃO**.

Ora, as **INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS** detêm expertise na análise e no diagnóstico da viabilidade econômico-financeira de projetos de investimentos públicos e privados, podendo auxiliar as **PROPOSTANTES** na elaboração de seus **PLANOS DE NEGÓCIOS**, atestando a sua viabilidade, reduzindo, portanto, os riscos de apresentação das **PROPOSTAS** inexecutáveis.

Tais **INSTITUIÇÕES** possuem capacidade técnica, baseadas em metodologias de análise, corpo técnico qualificado e acervos de projetos analisados, que as habilita na estruturação, análise e fomento dos projetos de infraestrutura pública.

Ademais, o setor público carece, na maioria das vezes, de conhecimento e metodologias adequadas para a análise das **PROPOSTAS ECONÔMICAS**, podendo vir a acarretar em **CONTRATOS** que apresentem dificuldades de implantação e operação decorrentes da ausência de zelo do **PROPONENTE** na estruturação de **PLANOS** que possam atender ao objeto da **CONCESSÃO** com plenitude, além de gerar retornos adequados ao seu investimento.

Por essas características a prática de solicitação de **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO PLANO DE NEGÓCIO** tem sido uma técnica bastante recomendada e utilizada pelas diversas esferas governamentais, sendo inclusive uma prática recomendada por agências internacionais e multilaterais de fomento de projetos públicos.

Eis alguns exemplos da adoção da prática:

- **Edital de Concorrência Pública nº 09/2019** – Porto Alegre/RS – **CONCESSÃO ADMINISTRATIVA DOS SERVIÇOS DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA NO MUNICÍPIO, INCLUINDO A IMPLANTAÇÃO, INSTALAÇÃO, RECUPERAÇÃO, MODERNIZAÇÃO, MELHORAMENTO, EFICIENTIZAÇÃO, EXPANSÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA DA REDE MUNICIPAL DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA DE PORTO ALEGRE - RS**²; descrito no item 11.2,

² Disponível no link:

conforme segue:

11.2. Juntamente com a PROPOSTA COMERCIAL deve ser apresentada carta de INSTITUIÇÃO FINANCEIRA, nacional ou estrangeira, que assessora a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela PROPONENTE e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do ANEXO VI ao presente EDITAL, apresentando, ainda, um termo de confidencialidade celebrado entre a PROPONENTE e a INSTITUIÇÃO FINANCEIRA, com o conteúdo mínimo do ANEXO VII ao presente EDITAL.

11.2.1. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA referida no subitem 11.2 deverá estar classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre “A” e “B”, na escala de rating de longo prazo de ao menos uma das agências de classificação de risco Fitch Ratings, Moody’s ou Standard & Poors.

11.2.2. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA deverá tomar como referência para sua análise o CONTRATO e todos seus anexos.

11.2.3. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA referida no item 11.2 não poderá ser PROPONENTE, nem poderá ser CONTROLADORA, CONTROLADA, COLIGADA ou entidade sob CONTROLE comum da PROPONENTE, tampouco poderá se encontrar submetida a liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime

Edital de Concorrência Pública nº 001/2019 – IAP – Estado do Paraná – CONCESSÃO DE USO PARA EXPLORAÇÃO DO PARQUE ESTADUAL DE VILA VELHA – PEVV; descrito no item conforme segue:

15.9. Juntamente com o PLANO DE NEGÓCIOS deverão ser apresentados os seguintes documentos:

15.9.1. Carta de análise do PLANO DE NEGÓCIOS elaborada por Instituição Financeira que assessora a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS a ela apresentado e atestando a sua exequibilidade e financiabilidade, com o conteúdo mínimo do Modelo nº 1 constante do ANEXO 19 - DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DE NEGÓCIOS.

15.9.1.1. A Instituição Financeira responsável pela análise do PLANO DE NEGÓCIOS poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou órgão estrangeiro análogo e deverá possuir patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), conforme comprovado por meio da apresentação das últimas demonstrações financeiras disponíveis devidamente publicadas.

15.9.1.2. Para efeito de alcance do valor mencionado no subitem acima, será considerado o patrimônio líquido da Instituição Financeira tanto no Brasil quanto no exterior.

15.9.1.3. Quando o patrimônio líquido for em moeda estrangeira, ele será convertido em R\$ (reais) pela taxa de câmbio em vigor na data da declaração emitida pela Instituição Financeira.

15.9.1.4. A Instituição Financeira não poderá ser PROPONENTE, nem poderá ser controladora, controlada, coligada ou entidade sob controle comum da PROPONENTE ou de qualquer membro do CONSÓRCIO, tampouco poderá se encontrar submetida à liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime equivalente.

15.9.1.5. A Instituição Financeira deverá rubricar todas as folhas do PLANO DE NEGÓCIOS

a ela apresentado, sob pena de desclassificação da PROPONENTE.

15.9.2. Termo de Confidencialidade celebrado entre a PROPONENTE e a Instituição Financeira, com o conteúdo mínimo do Modelo 2 do ANEXO 19 - DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DO PLANO DENEGÓCIOS.

- **Edital de Concorrência Pública nº 46/2021³** – Santa Luzia/MG - CONCESSÃO ADMINISTRATIVA PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, INCLUINDO A IMPLANTAÇÃO, INSTALAÇÃO, RECUPERAÇÃO, MODERNIZAÇÃO, EFICIENTIZAÇÃO, EXPANSÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E MELHORAMENTO DA INFRAESTRUTURA DA REDE MUNICIPAL DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA DO MUNICÍPIO DE SANTA LUZIA – MG; descrito no item 11.2 conforme segue:

11.2. Juntamente com a PROPOSTA COMERCIAL deve ser apresentada carta de INSTITUIÇÃO FINANCEIRA, nacional ou estrangeira, que assessora a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela PROPONENTE e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do respectivo modelo de declaração, constante do ANEXO 2 – MODELO DE CARTAS E DECLARAÇÕES, apresentando, ainda, um termo de confidencialidade celebrado entre a PROPONENTE e a INSTITUIÇÃO FINANCEIRA, com o conteúdo mínimo do respectivo modelo de termo, também constante do ANEXO 2 – MODELO DE CARTAS E DECLARAÇÕES .

11.2.1. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA referida no subitem 11.2 deverá estar classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre “A” e “B”, na escala de rating de longo prazo de ao menos uma das agências de classificação de risco Fitch Ratings, Moody’s ou Standard & Poors.

11.2.2. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA deverá tomar como referência para sua análise o CONTRATO e todos seus anexos . 11.2.3. A INSTITUIÇÃO FINANCEIRA referida no item 11.2 não poderá ser PROPONENTE, nem poderá ser CONTROLADORA, CONTROLADA, COLIGADA ou entidade sob CONTROLE comum da PROPONENTE, tampouco poderá se encontrar submetida a liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime equivalente.

- **Edital de Concorrência Pública nº 01/2021⁴** – Parnaíba/PI – CONTRATO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP), NA MODALIDADE CONCESSÃO PATROCINADA, PARA CONCESSÃO DE DELEGAÇÃO DO AERÓDROMO “AEROPORTO DE PARNAÍBA – PREFEITO DR. JOÃO SILVA FILHO” PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE ADMINISTRAÇÃO, CONSERVAÇÃO, RECUPERAÇÃO, CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE MELHORIAS E OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA; descrito no item 12.2 conforme segue:

12.2. A licitante deverá apresentar, ainda, em sua PROPOSTA ECONÔMICA, declaração de instituição financeira, emitida no papel timbrado da referida instituição, declarando, sob pena de desclassificação, que:

³ Disponível no link: <https://www.santaluzia.mg.gov.br/v2/wp-content/uploads/2021/05/CONCORRENCIA-46-2021-ILUMINACAO-PUBLICA.pdf>

⁴ Disponível no link: <http://www.ppp.pi.gov.br/pppteste/wp-content/uploads/2021/03/EDITAL-AEROPORTO-DE-PARNAIBA.pdf> .

(i) Examinou o EDITAL, o PLANO DE NEGÓCIOS da licitante e sua PROPOSTA ECONÔMICA;

(ii) Considera que a PROPOSTA ECONÔMICA e seu PLANO DE NEGÓCIOS têm viabilidade econômica; e

(iii) Considera viável a concessão de financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura concessionária, nos montantes e nas condições apresentadas pela licitante.

12.2.1. A instituição financeira deve estar autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, e que ser avaliada na escala de rating de longo prazo com nota entre “A” e “B” de ao menos uma das agências de classificação de risco Fitch Ratings, Moody’s ou Standard & Poorse.

12.2.2. A instituição financeira não poderá ser licitante e nem poderá ser controladora, controlada, coligada ou entidade sob controle comum de uma licitante, tampouco poderá se encontrar submetida à liquidação judicial ou extrajudicial, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – REAT ou regime equivalente, e deverá apresentar, ainda, Termo de Confidencialidade firmado entre o licitante e a instituição financeira.

- Edital de Leilão nº 01/2018⁵ – Governo Federal - CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTEGRANTES DOS BLOCOS NORDESTE, CENTRO-OESTE E SUDESTE; descrito no item 4.28 conforme segue:

4.28. A Proponente deverá apresentar, em sua proposta econômica, declaração de instituição financeira, nacional ou estrangeira, autorizada a funcionar no Brasil pelo Banco Central do Brasil, com a devida comprovação dos poderes do seu signatário, na forma do modelo do Anexo 11 – Modelo de Carta Subscrita por Instituição Financeira declarando a viabilidade da proposta econômica, emitida no papel timbrado da referida instituição, declarando, sob pena de responsabilidade, que:

4.28.1. examinou, por meio de sua equipe técnica especializada, o Edital, o plano de negócio da Proponente e sua proposta econômica;

4.28.2. considera que a proposta econômica e seu plano de negócio têm viabilidade econômica e exequibilidade; e

4.28.3. considera viável a concessão de financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura Concessionária, nos montantes e nas condições apresentadas pela Proponente.

4.29. Somente serão aceitas as declarações emitidas por instituição financeira que não esteja participando da presente licitação e que tenha patrimônio líquido no exercício de 2017 superior a R\$ 1.000.000.000 (um bilhão de reais), conforme comprovado por meio das últimas demonstrações financeiras disponíveis, devidamente publicadas.

4.29.1. Para efeitos de comprovação do Patrimônio Líquido descrito acima será aceito o Patrimônio Líquido de instituição financeira Controladora da declarante autorizada a funcionar por órgão estrangeiro análogo ao Banco Central do Brasil.

⁵ Disponível no link: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/processo-licitatorio-5-rodada/processo-licitario-5a-rodada>.

4.29.2. Quando o patrimônio líquido for em moeda estrangeira, ele será convertido em R\$ (reais) pela taxa de câmbio em vigor na data da declaração emitida pela instituição financeira.

4.29.3. A declaração da instituição financeira deverá tomar como referência para sua análise todos os Anexos técnicos ao Edital e ao Contrato.

4.29.4. A instituição financeira não poderá ser Proponente, nem poderá ser Controladora, Controlada, Coligada ou entidade sob controle comum de Proponente, tampouco poderá se encontrar submetida à liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime equivalente e deverá apresentar, ainda, termo de confidencialidade, na forma do modelo do Anexo 12 – Modelo Termo de Confidencialidade entre a Proponente e a instituição financeira.

Com efeito, a **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA** poderá, de antemão, verificar a viabilidade dos aspectos econômico e financeiro do **PLANO DE NEGÓCIO** da **PROPONENTE**, bem como de que este está de acordo com os parâmetros estabelecidos no **EDITAL** e seus **ANEXOS**.

Pode-se atribuir, assim, 02 (duas) perspectivas para o **PLANO DE NEGÓCIO**. A primeira, diz respeito à visão da **PROPONENTE** sobre a execução do **CONTRATO** de **CONCESSÃO**. Esta perspectiva pressupõe o planejamento e organização das ações e recursos por parte da futura **CONCESSIONÁRIA**, de forma que se possa identificar, com clareza, os investimentos, fontes de financiamentos, riscos, retornos e as condições de viabilidade econômico-financeira para a execução do **CONTRATO**, com destaque para o orçamento, custos e cronograma físico-financeiro das obras. Em outras palavras, a **PROPONENTE** estabelece o seu plano de implantação e gerenciamento para a **CONCESSÃO**.

A segunda perspectiva está na visão do **PODER CONCEDENTE** que pode identificar como a **PROPONENTE** se propõe a executar a **CONCESSÃO**, caso seja a **ADJUDICATÁRIA** e venha a celebrar o **CONTRATO**, determinando se o plano de implantação e gerenciamento é consistente, está em consonância aos requisitos e diretrizes do **EDITAL** e, principalmente, se a **PROPOSTA** apresentada é exequível.

Esta segunda perspectiva também é aplicada à **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA** que deverá atestar a financiabilidade (possibilidade e oportunidade de financiamento dos investimentos necessários para a execução do **CONTRATO**) do **PLANO DE NEGÓCIO** a ela apresentado pela **PROPONENTE**. Neste caso, a **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA** auxiliaria a **PROPONENTE** a estruturar sua operação de modo a garantir as condições de execução do **CONTRATO** caso venha a ser a **ADJUDICATÁRIA** da **LICITAÇÃO**.

Ainda, a **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA**, em seus departamentos de análise de projetos, possui *expertise* na análise e o diagnóstico da viabilidade econômico-financeira de projetos de investimentos públicos e privados, reduzindo assim, o risco de análises e diagnósticos parciais ou incorretos por parte do **PODER CONCEDENTE**.

Deste modo, o **PLANO DE NEGÓCIO** deverá atender a integralidade dos requisitos

do **EDITAL** e seus **ANEXOS**, além de garantir o retorno, de forma adequada, para a **CONCESSIONÁRIA**, incluindo, dentre outros:

- A projeção dos valores provenientes do recebimento das **TARIFAS**, em base anual, durante todo o prazo da **CONCESSÃO**;
- As projeções das demais receitas operacionais e não operacionais;
- Os desembolsos referentes aos serviços, destacando parcelas de depreciação/amortização e de tributos incidentes sobre as receitas;
- O pagamento da outorga no valor de 5% sobre a **RECEITA BRUTA ANUAL**, a ser paga anualmente ao **PODER CONCEDENTE** no prazo de 30 (trinta) dias após a apuração;
- A **TAXA DE REGULAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS - TRI/AGEPAR**, no valor de 0,5% (cinco décimos por cento) da **RECEITA OPERACIONAL BRUTA** da **CONCESSIONÁRIA**, a ser paga, mensalmente, à **AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICO DELEGADOS DO PARANÁ - AGEPAR**, conforme estabelecido no artigo 54 da Lei Complementar nº 222/2020;
- Os desembolsos com investimentos/imobilizados necessários à aquisição de equipamentos e sistemas de controle, estabelecidos a preços e quantidades globais fixos, referentes à execução dos serviços, em conformidade com as metas e padrões de desempenho indicados no **CONTRATO**;
- A composição do capital social da **SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO**, sua distribuição, parcelas e prazos de subscrição e integralização, de acordo com o **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**;
- A descrição de recursos próprios a serem aportados na **SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO**, além do capital social, indicando a sua modalidade, características, prazos e garantia de sua subscrição e integralização, de acordo com o constante do **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**;
- A indicação do(s) financiamento(s) a ser(em) contratado(s) pela **CONCESSIONÁRIA**, apontando as principais características da(s) operação(ões), tais como taxas de juros, moeda, prazos de carência e amortização, vencimentos, comissões e garantias.

Cumpre, ainda, esclarecer, que a alegação de que as **INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS** não avaliam empresas de pequeno e grande porte não procede. A modelagem proposta é de *Project Finance*, onde a estruturação financeira para a realização do Projeto será resultante do fluxo de caixa gerado pela sua própria operação. Assim, a análise da **INSTITUIÇÃO FINANCEIRA** se dará sobre a formatação do **PLANO DE NEGÓCIO** e não sobre a empresa individual ou reunida

em **CONSÓRCIO**.

Dessa forma, a análise do **PLANO DE NEGÓCIO** por **II INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS** traz inúmeros benefícios ao **PROPONENTE** do certame e ao **PODER CONCEDENTE**, dentre eles:

(i) Para a PROPONENTE:

- a)** Garantir que a modelagem econômico-financeira do projeto atendeu às premissas e requisitos do **EDITAL**;
- b)** Garantir que o seu **PLANO DE NEGÓCIO** seja financiável, tanto para o investimento fixo quanto para os gastos operacionais (Capital de Giro);
- c)** Identificar, com antecedência, quais as linhas de créditos disponíveis para a realização dos investimentos e as regras e condições para o acesso;
- d)** Prevenir o investidor sobre os erros e inconsistências existentes na construção do **PLANO DE NEGÓCIO** e que, conseqüentemente, pode ter balizado decisões de tecnologias a serem empregadas, investimentos e fornecimento dos serviços em sua proposta;
- e)** Apoiar o investidor na decisão sobre o percentual de desconto sobre as **TARIFAS DE GUARDA** e **REMOÇÃO**, bem como da **RENDA DE SERVIÇOS DE PREPARAÇÃO DE LEILÃO**, que será apresentada na **PROPOSTA ECONÔMICA** ao **PODER CONCEDENTE**.

(ii) Para o PODER CONCEDENTE:

- a)** Garantir que o **PLANO DE NEGÓCIO** da **ADJUDICATÁRIA** da **LICITAÇÃO** é exequível e adequado, conforme determina o artigo 7º da Lei Complementar nº 76/1995 c/c o artigo 6º da Lei Federal nº 8.987/1995.
- b)** Garantir que dificuldades de financiamento dos investimentos ou da operação não interfiram nos prazos de implantação dos investimentos e início das operações da **CONCESSÃO**;
- c)** Prevenir que as **PROPOSTAS ECONÔMICAS** mal elaboradas possam gerar vencedores no certame com capacidade econômico-financeira limitada para executar o objeto da **CONCESSÃO**;
- d)** Assessorar a **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO** na análise da exequibilidade das propostas apresentadas no certame.

10.5. DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

Os **DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO** deverão constar no **ENVELOPE 3**, conformediretrizes constantes no item **20** do **EDITAL**.

- **DA HABILITAÇÃO JURÍDICA**

A documentação relativa à Habilitação Jurídica está de acordo com o disposto no artigo 74da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 28 da Lei Federal nº 8.666/1993.

- **DA REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA**

A documentação relativa à regularidade fiscal e trabalha está de acordo com o disposto no artigo 75 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/1993.

- **DA CAPACITAÇÃO TÉCNICA**

O **EDITAL** não prevê a fase de **PROPOSTA** técnica, por não ser condizente com o objeto do certame, tendo em vista que não haveria, de plano, técnica a ser demonstrada, pela **PROPONENTE**, como requisito de classificação.

Conquanto, não há dúvidas de que requisitos, ainda que mínimos, de Capacitação Técnica deverão ser comprovados pelas **PROPONENTES**, conforme previsto no artigo 76 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 30 da Lei Federal nº 8.666/1993, com o intuito de verificar se possuem condições técnicas necessárias e suficientes para, em se sagrando vencedora do certame, cumprir o objeto da **CONCESSÃO** de forma satisfatória.

Esta regra destina-se a evitar formulações vagas e genéricas para o fim de identificar a experiência técnica a ser demonstrada em Licitações. Se vagamente formulada, a exigência permitiria o uso de um excessivo espaço discricionário pela Administração no momento futuro da conferência do juízo de capacitação técnica, o que desafiaria oprincípio do julgamento objetivo e traria riscos à isonomia.

Com vistas a atender a determinação da legislação, as **PROPONENTES** deverão demonstrar, por meio de atestado(s), o desempenho no tocante às atividades pertinentes e compatíveis em características com o objeto da **LICITAÇÃO**, conforme estabelecido no **EDITAL**.

Conforme se verifica no escopo do objeto da **LICITAÇÃO**, os principais serviços concedidos são a remoção e guarda de veículos apreendidos e/ou removidos, os quais são enquadrados no ramo de operação de logística, conforme à classificação econômica da atividade⁶.

⁶ De acordo com CNAE/IBGE, os serviços de remoção se enquadram no CNAE 52.29-0 – Atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificadas anteriormente, e os serviços de guarda no CNAE 52.23-1 – Estacionamento de veículos, ambos pertencendo à seção H – Transporte, Armazenagem e Correio, e Divisão 52 – Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes.

Estes serviços exigirão maior parcela de alocação de recursos (infraestrutura, materiais, pessoas e financeiros) por parte da **CONCESSIONÁRIA**, sendo de maior relevância para o levantamento do nível qualidade e desempenho na prestação dos serviços objeto da **CONCESSÃO**.

O quantitativo mínimo de veículos movimentados e demonstrados pela **PROPONENTE**, conforme descrito no subitem **20.20.1** do **EDITAL** representa 30% do volume de apreensões e/ou remoções realizadas no ano de 2019.

Este quantitativo é um indicativo, ao **PODER CONCEDENTE**, que as **PROPONENTES** interessadas na **LICITAÇÃO** possuem experiência e capacidade operacional nos principais serviços descritos no objeto da **CONCESSÃO**. A manutenção desse quantitativo mínimo amplia a capacidade de participação de eventuais interessados.

Deste modo, os subitens **20.20.1.1** e **20.20.1.2** do **EDITAL** descrevem a necessidade de comprovação de capacitação técnica-operacional, individualmente ou pelo **CONSÓRCIO**, nos serviços de transporte, armazenagem e movimentação de veículos (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete ou camioneta).

A capacidade técnico-operacional da **PROPONENTE** será avaliada mediante apresentação de atestado(s) expedido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, conforme descrito nos subitens **20.22** a **20.28**, onde o atendimento ao volume mínimo de veículos por **LOTE** é condição suficiente para a comprovação da capacidade técnico-operacional da **PROPONENTE** na **LICITAÇÃO**.

Por esse motivo é que foi solicitada a demonstração de capacidade técnico-operacional por meio de comprovação de aptidão da **PROPONENTE** individual ou por 01 (uma) das integrantes do **CONSÓRCIO**, mediante a apresentação de, no mínimo, 01 (um) atestado, expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando:

(i) Gestão e execução de serviços de transporte, armazenagem e movimentação de veículos (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete ou camioneta), de, no mínimo, 30% (trinta por cento) das apreensões e/ou remoções estimadas para cada **LOTE**, correspondendo a:

- Para o **LOTE 1**: no mínimo, **5.160 (cinco mil, cento e sessenta)** veículos;
- Para o **LOTE 2**: no mínimo, **9.120 (nove mil, cento e vinte)** veículos.

(ii) Gestão e execução de serviços de preparação de leilão de veículos (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete ou camioneta) de, no mínimo, 10% (dez por cento) das apreensões estimadas para cada **LOTE**, correspondendo a:

- Para o **LOTE 1**: no mínimo, **1.720 (um mil, setecentos e vinte)** veículos;
- Para o **LOTE 2**: no mínimo, **3.040 (três mil e quarenta)** veículos.

O quantitativo mínimo de veículos movimentados pela **PROPONENTE** representa 30% (trinta por cento) do volume de apreensões e/ou remoções realizadas no ano de 2019. Este quantitativo é um indicativo ao **PODER CONCEDENTE** que as **PROPOSTANTES** possuem experiência e capacidade operacional nos principais serviços a serem prestados no âmbito da **CONCESSÃO**. A manutenção desse quantitativo mínimo amplia a capacidade de participação de interessados em participar da **LICITAÇÃO**.

Portanto, verifica-se que em ambos os **LOTES** a quantidade exigida para a capacitação técnica se encontra em um percentual inferior a 50% referente ao objeto do **CONTRATO**. Esse parâmetro está perfeitamente consonante com a orientação jurisprudencial das instâncias de controle, para que não haja cerceamento de **PROPOSTANTES** na **LICITAÇÃO**, conforme explicita o acórdão nº 1052 de 2012 do Tribunal de Contas da União.

Ainda, precisamente para evitar escolhas excessivamente subjetivas é que a legislação impõe a obrigação dos editais serem exatos e específicos em relação à exigência de capacitação técnica, desde que, como se verifica do Projeto, sejam todas proporcionais e compatíveis à dimensão técnica e ao porte financeiro do objeto a ser licitado.

Neste sentido, Marçal Justen Filho⁷ ensina que:

Não é suficiente, por outro lado, delimitação implícita dos requisitos de participação. **As exigências quanto à qualificação técnica devem estar previstas de modo expresse.** Para tanto, a Administração deverá verificar os requisitos para o desempenho das atividades que constituirão o encargo do sujeito contratado. (grifo nosso)

Ademais, é de bom alvitre reforçar que as regras do **EDITAL** se afiguram menos exigentes em relação à dimensão do objeto da **CONCESSÃO**, cumprindo-se, sob os ângulos qualitativo e quantitativo, parâmetros menos rigorosos que aqueles atinentes à execução do **CONTRATO**.

Assim sendo, o rol de exigências trazido pelo **EDITAL** cumpre a finalidade das regras legais ao enumerar e especificar, com o detalhamento exigido, todas as parcelas técnicas relevantes para a execução do objeto, em cada **LOTE**, bem como exigindo-se até 50% dos quantitativos mínimos previstos.

• **DA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA**

⁷ Comentários da Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 15ª ed. São Paulo: Dialética, 2012, p. 493.

A documentação relativa à qualificação econômica financeira estabelecida no **EDITAL** está de acordo com o disposto nas normas do artigo 77 da Lei nº 15.608/2007 c/c o artigo 31 da Lei Federal nº 8.666/1993, bem como com as determinações do Tribunal de Contas.

Vejamos o que diz a doutrina a respeito da qualificação econômico-financeira, através dos dizeres de Mauricio Portugal Ribeiro⁸:

Em primeiro lugar é preciso assinalar que a Lei 8.666/93 é de aplicação subsidiária às concessões comuns e PPPs para prestação de serviços públicos, isto é, conforme diz o caput do art.18 da Lei 8.987/95, “o edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos [. . .]” . Frise a expressão no que couber . E, como nas concessões comuns ou PPPs para a prestação de serviços públicos a qualificação econômico financeira dos participantes da licitação tem importância muito superior do que nas licitações de contratos regulados pela Lei 8.666/93, **nos parece plenamente justificável a interpretação que, para os casos de desestatização de serviços, seja viável a cumulação da exigência de garantia de proposta, patrimônio líquido mínimo e capital social mínimo. Por tanto, nossa posição é que é viável cumular essas exigências em licitações de concessão comum e PPPs.** (grifo nosso)

Assim, para a qualificação econômico-financeira da **PROPONENTE**, o **EDITAL** estabeleceu os seguintes documentos:

- Certidão negativa de falência, recuperação judicial ou extrajudicial expedida em um prazo não superior a 60 (sessenta) dias da data de abertura da **LICITAÇÃO** previsto no Preâmbulo do **EDITAL**, pelo distribuidor forense da sede ou domicílio da **CONCORRENTE**, a ser apresentada conforme declaração de inexistência de processo falimentar, recuperação judicial ou extrajudicial; liquidação judicial ou extrajudicial; insolvência; administração especial temporária ou sob intervenção do órgão fiscalizador competente;
- Balanço Patrimonial e Demonstrações Contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei e auditados por auditoria independente, nos casos exigíveis, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios;
- **COMPROMISSO DE SUBSCRIÇÃO E INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL**, no montante igual ou superior a R\$ 3.731.000 (três milhões, setecentos e trinta e um mil e setecentos reais) para o **LOTE 1**; e R\$ 6.948.000,00 (seis milhões, novecentos e quarenta e oito mil reais) para o **LOTE 2**.
- **Declaração de Capacidade Financeira.**

⁸ Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003, p. 320.

11. DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

O direito ao **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** dos contratos administrativos encontra-se assegurado no artigo 37, inciso XXI da Constituição Federal e deve ser ainda mais garantido nos contratos de longo prazo.

Neste sentido, o **CONTRATO** estabeleceu a Alocação de Riscos entre as **PARTES**, alocando os riscos à **PARTE** que terá melhores condições de administrá-los, eficientemente.

Não há dúvidas que os contratos de longo prazo deverão possibilitar a adequação às mudanças tecnológicas e de mercado que vierem a surgir. Disto decorre a necessidade de conjugar a segurança jurídica com as mudanças econômicas e sociais que possam advir ao longo dos anos.

Com isso, o **CONTRATO** estabeleceu que, quando uma das **PARTES** se sentir prejudicada, poderá requerer a revisão do equilíbrio contratual, desde que efetivamente se verifique significativa alteração dos custos ou receitas, para mais ou para menos, mediante a ocorrência de uma ou mais das seguintes condições nele estabelecidas.

O cálculo para recomposição do **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** do **CONTRATO** será realizado de forma que o valor presente líquido do **FLUXO DE CAIXA MARGINAL**, projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, seja nulo.

Além disso, vejamos o que ensina a doutrina, nas palavras de Marçal Justen Filho⁹,

(...) é imperioso que o ato convocatório já disponha, então, acerca de futuras alterações significativas sobre o objeto ou as condições do contrato, previsíveis de antemão. Trata-se de aperfeiçoamento, ampliação ou incremento nas condições de execução do objeto, relativamente às condições iniciais de seu desempenho. Vale dizer, o licitante é convidado a formular proposta para desempenhar o objeto em certas e determinadas condições. Mas,

além disso, preveem-se desde logo alterações eventuais, que poderão (ou não) vir a ser impostas pela Administração. O particular assume, então, o dever de arcar com os efeitos dessas futuras modificações. Se o edital nada dispusesse acerca dessas expansões, seria questionável a possibilidade de sua implementação sem a realização de novo e distinto contrato (precedido de outra licitação). Como o edital já anunciou a ocorrência de tais modificações, todos os potenciais interessados encontravam-se em condições de disputar, formulando a proposta mais vantajosa possível. (grifo nosso)

Com isso, verifica-se que as regras de **EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO** estabelecidas no **CONTRATO** estão de acordo com o que a legislação prevê, bem como com o que a doutrina expressa.

⁹ **Teoria Geral das Concessões de Serviço Público**. São Paulo, Dialética: 2003, p. 320.

Outro ponto importante é a previsão de **REVISÃO ORDINÁRIA** a cada 05 (cinco) anos, contados da data de celebração do **CONTRATO**, bem como de **REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS**, desde que comprovada a sua necessidade.

As revisões periódicas, nos dizeres de Fernando Vernalha Guimarães¹⁰, tem a “*função de propiciar um retrospecto histórico da execução do contrato e confrontá-lo com as perspectivas das partes para os próximos períodos*”.

Não há dúvidas que os contratos de longo prazo deverão possibilitar a adequação às mudanças tecnológicas e de mercado que vierem a surgir. Disto decorre a necessidade de conjugar a segurança jurídica com as mudanças econômicas e sociais que possam advir ao longo dos anos.

¹⁰ Guimarães, Fernando Vernalha. **O Equilíbrio Econômico-Financeiro nas Concessões e PPPs**: formação e metodologia para recomposição do. In: Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e a Taxa Interna de Retorno: a lógica das concessões e das parcerias público-privadas. Coord. Egon Bookman Moreira. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 95.