TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Proc. 18.783/93

GRUPO II — CLASSE III — Plenário
TC-018.783/93-7

Natureza: CONSULTA
Unidade: Supremo Tribunal Federal — STF
Ementa: CONSULTA formulada pela Presidência do Supremo Tribunal Federal. Procedimentos administrativos exigidos na aquisição de veículos. *Aplicação da Lei nº 8.666/93*. Conhecimento. Posicionamento do TCU a respeito das dúvidas suscitadas.

RELATÓRIO

Aprecia-se CONSULTA formulada a este Tribunal, pelo Excelentíssimo Senhor Ministro Octávio Gallotti, digno Presidente do Supremo Tribunal Federal, a respeito de procedimentos legais aplicáveis por seis cilindros, para uso de representação dos Senhores Ministros daquela Egrégia Corte.

2. Esclarece o ilustre Consulente que "decorre, essa opção, das características de espaço interno, robustez de desempenho, e segurança, compatíveis com a natureza do serviço e o grau de representação de autoridade a cuja disposição serão colocados os veículos".

3. Informa ainda o eminente Ministro que "sob o ponto de vista da padronização, tem sido essa a invariável tradição do Tribunal (STF), ainda hoje, utilizando veículos de seis cilindros de marca já fora de linha (Opala-Diplomata)".

4. Ante tal circunstância, indaga Sua Excelência:

"a) se é indispensável a licitação;

b) em caso positivo, qual o tipo de licitação;

c) se deve a licitação ser aberta aos veículos de fabricação estrangeira".

II

5. No âmbito da 3ª SECEX, os pareceres são uniformes no sentido de que (fls. 06/08):

a) é necessária a realização de processo licitatório para compras da espécie, tendo em vista o que dispõe a Lei nº 8.666/93;

b) a modalidade de licitação cabível dependerá do valor estimado da contratação; e

c) o certame deve ser franqueado às empresas fornecedoras de veículos de fabricação estrangeira, nos termos da referida Lei nº 8.666/93 (art. 3º, *caput*, § 1º-II e § 2º, I, II, III).

III

6. Oficiando nos autos, a nosso pedido, o Senhor Representante do Ministério Público, Dr. Jatir Batista da Cunha, expõe seu ponto de vista a respeito da matéria, no parecer de fls. 11/14.

7. Quanto ao primeiro quesito, inicia Sua Excelência ressaltando que "segundo pesquisa de mercado, o único veículo de passageiros em linha de fabricação que possui motor acionado por seis cilindros, no Brasil, seria o Omega CD". Daí sua conclusão de que essa exigência equivaleria à indicação de marca (cf. art. 15, § 7º, inciso I, e art. 25, inciso I, da Lei nº 8.666/93).

8. Além disso — prossegue o Dr. Jatir — "tal exigência, na circunstância atual do mercado, iria restringir ou frustrar o caráter competitivo da licitação, esta, sem dúvida, obrigatória."

9. Segundo o Senhor Representante do MP, "as características de espaço interno, robustez de desempenho e segurança seriam perfeitamente atendíveis por veículos dotados de motor de quatro cilindros, sendo, pois, indispensável a exigência do motor de seis cilindros".

10. No seu entender, "a justificativa da padronização também, no caso, não é motivo inarredável, posto que improvável a existência de vantagens econômicas, técnicas ou ad-

ministrativas em dar-se continuidade à aquisição de veículos que, como aqueles da antiga frota (mod. Opala-Diplomata), possuem motores de seis cilindros". Pelo contrário — diz o Dr. Jatir — "a padronização, baseada exclusivamente nessa característica do motor, leva-nos a concluir que seria bastante desvantajosa, para a Administração".

11. Em reforço da tese que sustenta, o Dr. Jatir Batista da Cunha colhe o magistério do saudodo mestre Hely Lopes Meireles, para lembrar que (*in* Direito Administrativo Brasileiro, 17ª edição, Malheiros Editores, pág. 257):

"A continuidade de marca pode ser conveniente pelo conhecimento dos serviços que a usam e para o aproveitamento dos estoques; a *adoção de nova marca* pode ser vantajosa pela maior eficiência ou rendimento do novo produto; a *padronização de marca* pode trazer a vantagem da uniformidade de sua utilização, manutenção e consumo. Mas todas essas vantagens podem ser nautralizadas ou superadas por desvantagens de outra ordem, pelo quê aquelas e estas precisam ser confrontadas e sopesadas pela Administração, em cada caso, através de estudos sérios e judiciosos, que afastem o favoritismo na eleição de determinada marca ou tipo para ser utilizado como exclusividade no serviço público" (grifos do original).

12. Assim, conclui o Senhor Procurador-Geral (em exercício) que a indicação de marca tornaria inválidos os procedimentos licitatórios.

13. Passando à segunda indagação (tipo de licitação cabível na espécie), Sua Excelência esclarece que cabe ao agente público escolher dentre aqueles previstos no § 1° do art. 45 da Lei n° 8.666/93.

14. Por fim, quanto à terceira e última questão (abertura do certame a veículos de fabricação estrangeira), o Dr. Jatir recorda a lição do Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello, quando diz (cf. Curso de Direito Administrativo, 14ª edição, Malheiros Editores, pág. 245): "O princípio da igualdade implica o dever não apenas de tratar isonomicamente todos os que afluírem o certame, mas também o de ensejar oportunidade de disputá-lo a quaisquer interessados que ofereçam as indispensáveis condições de garantia". E quando salienta que "há de ser dada preferência aos bens e serviços produzidos no País, atendidas as condições satisfatórias de qualidade, desempenho, garantias e prazo de entrega".

15. Faz notar que a observação do mestre Celso Antônio Bandeira de Mello adquire, agora, maior força, ante as disposições contidas no novo Estatuto das Licitações e Contratos, art. 3°, § 2°, incisos I, II e III, *verbis*:

"Art. 3° .....

§ 1° .....

§ 2° Em igualdade de condições, como critério de desempate, será assegurada preferência, sucessivamente, aos bens e serviços:

I — produzidos ou prestados por empresas brasileiras de capital nacional;

II — produzidos no País;

III — produzidos ou prestados por empresas brasileiras."

16. Assim, o Senhor Chefe do MP (em exercício) é de opinião que, "se a lei não veda a a abertura de licitação para a aquisição de bens de fabricação estrangeira, restringe, de certa forma, o direito do estrangeiro, para assegurar a prioridade do mercado brasileiro".

17. Por conseguinte — arremata o Dr. Jatir — "não há dúvida de que a oportunidade de concorrer à licitação há de ser oferecida a quaisquer interessados, mesmo que estrangeiros, contanto que apresentem às condições de garantia indispensáveis, observando-se, no caso de empate, o disposto no § 2°, incisos I, II e III do art. 3° da Lei n° 8.666/93, que é restringente, mas legal."

É o Relatório.

VOTO

Em consonância com o disposto no art. 1°, inciso XVII, da Lei n° 8.443/92 e correspondente regulamentação (art. 210 do Regimento Interno), o Excelentíssimo Senhor Ministro Octávio Gallotti, insigne Presidente do Supremo Tribunal Federal, busca conhecer, através da presente CONSULTA, o entendimento deste Tribunal sobre a correta aplicação do Estatuto das Licitações e Contratos — a Lei n°

8.666/93 — na aquisição de veículos que aquela Excelsa Corte pretende realizar.

2. Pelo que se depreende dos pareceres (3ª SECEX e Ministério Público), tudo indica não haver dúvida de que a resposta ao *primeiro quesito* (se é indispensável a licitação) deve ser afirmativa.

3. Efetivamente, a possibilidade de competição induz necessariamente ao rito legal da licitação, que se destina "a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração" (cf. art. 3º da Lei nº 8.666/93).

4. Desse modo, o legislador cuidou para que as exceções à regra geral de licitar só se viabilizem quando a competição revelar-se de todo inviável, ou quando a realização de certame puder levar a um destino diferente do de sua finalidade.

5. Assim é que, para os casos onde haja obstáculo intransponível ou falta de pluralidade de alternativas, a Lei não impõe a via da licitação como condição de eficácia dos atos correspondentes. Isso, certamente para evitar que o agente oficial trilhe caminhos que possam conduzir a resultados insatisfatórios para a Administração ou prejudiciais ao interesse público.

6. Não nos parece ser essa a hipótese de que se cuida: aquisição de veículos de passageiros, dotados de motor acionado por seis cilindros, para uso de representação dos Senhores Ministros da Corte Suprema do País.

7. *Data venia* do entendimento sustentado pela douta Procuradoria Geral, não percebemos no dado acima (motor de seis cilindros) a suposta indicação de marca sob o pretexto de que o "Omega CD" seria o único modelo nacional a satisfazer tal exigência.

8. Na realidade, a tese defendida pelo MP exclui a possibilidade de competição entre o aludido modelo produzido no País (Omega CD) e outros semelhantes de fabricação estrangeira. Isso, não obstante a opinião daquele Órgão do Ministério Público favorável à abertura do certame a veículos produzidos em outras nações (cf. itens 14/17 do nosso Relatório — sugestão para resposta ao terceiro quesito).

9. De outra parte, o eventual acolhimento dessa tese do MP equivaleria a se responder ao Egrégio Supremo Tribunal Federal que ele se encontra proibido de adquirir veículos de seis cilindros. Isso, sem dúvida, seria negar indevidamente a esfera privativa de ação dos Administradores, indispensável na valoração das situações que dizem respeito à questão sob sua responsabilidade. Configuraria, também, indesejável intromissão ou ingerência na apreciação subjetiva dos Dirigentes, necessária ao exercício do poder discricionário, dentro da margem de liberdade concedida pela Lei nº 8.694/93 (LDO/94).

10. Como se sabe, a mencionada Lei nº 8.694/93, ao possibilitar, no seu art. 20, inciso III, a destinação de recursos para atender despesas com aquisições de automóveis de representação para uso dos Senhores Ministros do Supremo Tribunal Federal, dentre outras autoridades, não impõe restrição de qualquer natureza. Com isso, o legislador reconhecer a necessidade de facultar opções aos Administradores, flexibilizando-lhes as ações a serem adotadas neste particular, de acordo com as peculiaridades de cada órgão e tendo em vista o grau de representação das autoridades a que se destina o atendimento.

11. Acreditamos, portanto, que o STF, dentro de suas disponibilidades orçamentárias, poderá adquirir veículos de representação com as características julgadas indispensáveis, em termos de espaço interno, robustez de desempenho, e segurança. Para tanto, promoverá o indispensável certame licitatório, em circunstâncias que viabilizem o seu caráter competitivo. Não vislumbramos no elemento "motor de seis cilindros" impedimento ou obstáculo à obtenção de propostas junto ao mercado concorrente, onde atuam livremente os possíveis e numerosos fornecedores (fabricantes, revendedoras, agências especializadas, representações etc.), cada qual com o seu nível de competitividade.

12. A possibilidade dessa desejável e ampla disputa, a partir de exigências e parâmetros adequadamente estabelecidos no Ato Convocatório, é a garantia da observância do princípio constitucional da isonomia. Assegura, da mesma forma, a seleção da proposta mais

vantajosa para a Administração, em todos os aspectos, inclusive no tocante às condições de manutenção, assistência técnica e garantias oferecidas, como pressupostos orientadores das compras do setor público.

II

13. No tocante ao *segundo quesito*, que trata do tipo de licitação cabível na espécie, a Lei Básica (nº 8.666/93) impõe seja o de "menor preço" (cf. art. 45, § 1º, I), vez que, para os outros dois tipos ("melhor técnica" e "técnica e preço"), a mesma norma reservou destinação especial (cf. art. 46 e seus § 3º, com as alterações introduzidas pela Medida Provisória nº 429/94).

III

14. Finalmente, com relação ao *terceiro e último quesito*, que diz respeito à possibilidade de abertura da licitação para veículos de fabricação estrangeira, já revelamos nosso ponto de vista na resposta oferecida ao primeiro quesito (cf. itens 7/8 deste Voto). Consideramos que os pareceres da 3ª SECEX e do Ministério Público interpretam adequadamente a Lei nº 8.666/93 quanto a esse aspecto, ao concluírem que, ressalvado o disposto no art. 3º da Lei nº 8.248/91, a origem dos bens e serviços objeto de certames públicos só tem influência como *critério de desempate*.

15. Aliás, não há como negar que nesse ponto o novo Estatuto das Licitações e Contratos segue a tendência mundial de eliminação da reserva de mercado nas economias modernas, como forma de estimular a salutar concorrência.

16. A propósito, a exposição da economia brasileira ao mercado externo constitui diretriz da atual política industrial do País, que vem gradualmente reduzindo a alíquota média para importações: 14% atualmente, contra 35% no Governo Collor e 51% na vigência do chamado Plano Cruzado. Busca-me, com isso, forçar o convívio do setor produtivo nacional em ambiente competitivo, que vem a ser o melhor incentivo à eficiência.

IV

17. Com essas considerações, VOTO por que o Tribunal de Contas da União adote a Decisão que ora submeto ao Plenário.

Sala das Sessões, em 16 de março de 1994. — Luciano Brandão Alves de Souza, Ministro-Relator

Proc. TC-018.783/93-7 — Consulta

PARECER

Cuidam os presentes autos de consulta dirigida a este Tribunal, pelo Ministro Octávio Gallotti, eminente Presidente do Supremo Tribunal Federal, acerca de procedimentos licitatórios aplicáveis na aquisição de veículos de passageiros para uso de representação dos Ministros daquela Egrégia Corte (art. 1º, XVII, da Lei nº 8.443/92).

A consulta atende os requisitos exigidos.

Alega o eminente consulente que "a natureza do serviço e o grau de representação de autoridade a cuja disposição serão colocados os veículos" exigem a aquisição de "veículos de passageiros, dotados de motor acionado por seis cilindros", em razão "das características de espaço interno, robustez de desempenho, e segurança". Alega, ainda, ser tradição daquele augusto Órgão a aquisição de veículos de seis cilindros, sendo que ainda hoje vem utilizando veículos da marca Opala Diplomata, já fora de linha.

Ante tal circunstância, indaga o ilustre consulente:

"a) se é indispensável a licitação;

b) em caso positivo, qual o tipo de licitação;

c) se deve a licitação ser aberta aos veículos de fabricação estrangeira".

Após o exame dos autos, a 3ª SECEX sugere sejam dadas ao consulente as seguintes respostas:

"a) Com fulcro nos arts. 2º (*caput*), 14, 15 e 16 (alterado pela MP nº 412, de 14/01/94 — *in* DOU de 17/01) e 25 da Lei nº 8.666/93, é absolutamente necessária a realização da licitação para a compra dos veículos de representação, ainda que subsidiariamente fosse invocado o princípio da padronização, pois este

não é obrigatório e a lei acima também veda a preferência de marca;

b) Consoante os arts. 15, 22 e 23 da Lei nº 8.666/93, a modalidade de licitação dependerá do valor estimado da contratação, o qual, por sua vez, resultará das providências no sentido de definir, por exemplo, a quantidade de veículos a ser adquirida, a especificação completa dos mesmos sem indicação de marca, uma efetiva pesquisa (v.g., consultando o Suplemento Especial — Caderno Veículos do Correio Brasiliense que circula às 5ªs feiras) de preços no mercado etc. e será determinada em função dos limites (atualizados na forma indicada no art. 120 do reportado Estatuto e bem como no Decreto nº 852, de 30/06/93, sendo que os valores atuais vigentes para o mês corrente foram divulgados pela Port. SAF/PR nº 111, de 13/01/94 — *in* DOU de 14/01 — Seção I) estabelecidos pelo art. 23 da mencionada lei; e

c) Não. Não deve a licitação ser aberta aos veículos de fabricação estrangeira. Ela deve ser, tendo em vista o inserto no art. 3º (*caput*), § 1º (inciso II) e § 2º (incisos I, II e III) da Lei nº 8.666/93, franqueada às empresas (pessoas jurídicas) que vendem esses carros — sejam elas brasileiras de capital nacional, brasileiras ou estrangeiras instaladas no país — porque a referida lei não proíbe a Administração Pública Federal comprá-los para seu uso".

Somos distinguidos com o pedido de audiência formulado pelo eminente Ministro-Relator Luciano Brandão Alves de Souza, mediante o r. Despacho de 07 do corrente mês (cf. fls. 10).

Como sugere o ilustre consulente, pelas características exigidas, a aquisição de veículos de passageiros conveniente seria daqueles dotados de motor acionado por seis cilindros.

Cabe ressaltar que, segundo pesquisa de mercado, o único veículo de passageiros em linha de fabricação que possui motor acionado por seis cilindros, no Brasil, seria o "Omega CD". Portanto, a exigência do motor de seis cilindros equivale, a nosso ver, à indicação da marca (cf. art. 15, § 7º, inciso I, e art. 25, inciso I, da Lei nº 8.666/93).

Demais disso, tal exigência, na circunstância atual do mercado, iria restringir ou frustrar o caráter competitivo da licitação, esta, sem dúvida, obrigatória. Reza o art. 3º, § 1º da Lei nº 8.666/93:

"Art. 3º. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhe são correlatos.

§ 1º. É vedado aos agentes públicos:

I — admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, *restrinjam ou frustrem* o seu caráter competitivo e *estabeleçam preferências* ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de *qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante* para o específico objeto do contrato". (Grifos nossos).

Observa-se que as características de "espaço interno, robustez de desempenho e segurança" seriam perfeitamente atendíveis por veículos dotados de motor de quatro cilindros, sendo, pois, dispensável a exigência do motor de seis cilindros. A justificativa da "padronização" também, no caso, não é motivo inarredável, posto que improvável a existência de vantagens econômicas, técnicas ou administrativas em dar-se continuidade à aquisição de veículos que, como aqueles da antiga frota (mod. Opala-Diplomata), possuem motores de seis cilindros. Pelo contrário, a padronização, baseada exclusivamente nessa característica do motor, leva-nos a concluir que seria bastante desvantajosa, para a Administração, seja pelo seu alto consumo de combustível, seja por se fazer mais onerosa sua aquisição, ante a preferência da marca implicitamente imposta, como já ficou dito.

Segundo o magistério do festejado mestre Helly Lopes Meirelles (*in* Direito Administrativo Brasileiro, 17ª edição — Malheiros Editores, pág. 257), "A continuidade de marca pode ser conveniente pelo conhecimento

dos servidores que a usam e para o aproveitamento dos estoques; a *adoção de nova marca* pode ser vantajosa pela maior eficiência ou rendimento do novo produto; a *padronização de marca* pode trazer a vantagem da uniformidade de sua utilização, manutenção e consumo, Mas todas essas vantagens podem ser neutralizadas ou superadas por desvantagens de outra ordem, pelo que aquelas a estas precisam ser confrontadas e sopesadas pela Administração, em cada caso, através de estudos sérios e judiciosos, que afastem o favoritismo na eleição de determinada marca ou tipo para ser utilizado com exclusividade no serviço público. (Grifos do original).

Portanto, o interesse público é que deve preponderar sobre a preferência ou a aversão pessoal do administrador. O fato de ser tradição do órgão adquirir veículo de determinada marca pode afastar a competitividade.

Conforme leciona o emérito Professor Celso Antônio Bandeira de Mello, "O princípio da probidade administrativa sujeita a licitação a padrões de moralidade, no que se inclui, evidentemente, não só a correção defensiva dos interesses de quem a promove, mas também as exigências de lealdade e boa-fé entre a Administração e licitantes. Daí que a utilização de artifícios, expedientes ou subterfúgios que dificultem ou embaracem o exercício de direitos dos participantes configura comportamento inválido (cf. Curso de Direito Administrativo — 14ª edição — Malheiros Editores — pág. 245/246).

Infere-se daí que a indicação de marca, mesmo que feita de maneira implícita — como se configuraria no caso de ser aberta a licitação para a compra de veículos, na forma aventada na presente consulta — tal indicação tornaria inválidos os procedimentos licitatórios.

Desde que positiva a resposta à primeira indagação feita pelo consulente, merecem ser respondidas as demais indagações.

Quanto ao tipo de licitação, cabe esclarecer que somente são permitidos aqueles previstos no § 1º do art. 45 da Lei nº 8.666/93, posto que, conforme estabelece o § 5º do mesmo dispositivo. "E vedada a utilização de outros tipos de licitação não previstos neste artigo".. É de salientar-se que essa nova Lei não mais contempla o tipo de licitação "preço-base".

Cabe, pois, ao agente público, agindo com probidade e responsabilidade, escolher o tipo de licitação, dentre aqueles permitidos na Lei, que melhor atenda aos interesses da Administração.

E, quanto à terceira e última indagação do consulente, socorremo-nos, mais uma vez, da lição do Professor Celso Antônio Bandeira de Mello, que assim se expressa: "O princípio da igualdade implica o dever não apenas de tratar isonomicamente todos os que afluírem ao certame, mas também o de ensejar oportunidade de disputá-lo a quaisquer interessados que ofereçam as indispensáveis condições de garantia". (Op. citado, pág. 245). E acrescenta o mesmo autor que tal princípio está inserto no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal. Mas salienta que, segundo a lei estabelece, há de ser dada preferência aos bens e serviços produzidos no País, atendidas as condições satisfatórias de qualidade, desempenho, garantias e prazo de entrega. E cita a lei paulistana, que prevê, no caso de empate entre licitantes, preferência aos nacionais. De fato, a observação do mestre adquire, agora, maior força, ante as disposições contidas no novo Estatuto de Licitações, art. 3º, § 2º, incisos I, II e III, *verbis*:

"Art. 3º .....

§ 1º .....

§ 2º. Em igualdade de condições, como critério de desempate, será assegurada preferência, sucessivamente, aos bens e serviços:

I. produzidos ou prestados por empresas brasileiras de capital nacional;

II. produzidos no País;

III. produzidos ou prestados por empresas brasileiras".

Entendemos, pois, que, se a lei não veda a abertura de licitação para a aquisição de bens de fabricação estrangeira, restringe, de certa forma, o direito do estrangeiro, para assegurar a prioridade do mercado brasileiro.

Por conseguinte, não há dúvida de que a oportunidade de concorrer à licitação há de ser oferecida a quaisquer interessados, mesmo que estrangeiros, contanto que apresentem as condições de garantia indispensáveis, como

afirma o mestre citado. A concorrência é a modalidade de licitação que, em razão de seus requisitos peculiares: universalidade e ampla publicidade, admite a participação internacional de concorrentes; se algum interessado estrangeiro afluir ao certame, a oportunidade de disputa deve ser-lhe assegurada, observando-se, no caso de empate, o disposto no § 2º, incisos I, II e III do art. 3º da Lei nº 8.666/93, que é restringente, mas legal.

Este o adminículo que temos a oferecer sobre a matéria.

Procuradoria, em 22 de fevereiro de 1994, Jatir Batista Cunha, Procurador-Geral em exercício.

DECISÃO Nº 147/94-TCU-Plenário

1. Processo nº TC-018.783/93-7

2. Classe de Assunto: III — CONSULTA

3. Interessado: Excelentíssimo Senhor Ministro Octávio Gallotti, digno Presidente do Supremo Tribunal Federal.

4. Unidade: Supremo Tribunal Federal — STF.

5. Relator: Ministro Luciano Brandão Alves de Souza.

6. Representante do Ministério Público: Dr. Jatir Batista da Cunha.

7. Unidade Técnica: Terceira Secretaria de Controle Externo (3ª SECEX).

8. Decisão: O Tribunal Pleno, diante das razões expostas pelo Relator, DECIDE conhecer da presente CONSULTA, para prestar ao Excelentíssimo Senhor Presidente do Supremo Tribunal Federal os seguintes esclarecimentos, em resposta aos três quesitos formulados por Sua Excelência:

8.1 — PRIMEIRO QUESITO: como regra geral, a aquisição de veículos se insere no conceito de competição viável, não devendo, por isso, ser consumada sem o rito legal da licitação, nos termos da Lei nº 8.666, de 21.06.93;

8.2 — SEGUNDO QUESITO: quanto ao tipo de licitação cabível na espécie, há de ser aquele definido no § 1º, inciso I, do art. 45 da citada Lei nº 8.666/93 (menor preço); e

8.3 — TERCEIRO QUESITO: no tocante à abertura do certame aos veículos de fabricação estrangeira, não há impedimento legal quanto a esse procedimento, observando-se, no caso de empate, o preceituado no § 2º, incisos I, II e III, do art. 3º da mesma Lei nº 8.666/93.

9. Ata nº 09/94 — Plenário.

10. Data da Sessão: 16.03.1994 — Ordinária.

11. Especificação do *quorum*:

11.1. Ministros presentes: Élvia Lordello Castello Branco (Presidente), Luciano Brandão Alves de Souza (Relator), Adhemar Paladini Ghisi, Homero dos Santos, Paulo Affonso Martins de Oliveira, Olavo Drummond, e o Ministro-Substituto José Antonio Barreto de Macedo. — Élvia L. Castello Branco, Presidente. — Luciano Brandão Alves de Souza, Ministro-Relator.