

GRUPAMENTO DE APOIO DE CANOAS

Estudo Técnico Preliminar 150/2026**1. Informações Básicas**

Número do processo: 67278.005560/2026-19

2. Descrição da necessidade

2.1. O Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO) possui a missão precípua de planejar, coordenar, executar e controlar as atividades administrativas de apoio necessárias ao funcionamento das Organizações Militares sediadas na Guarnição de Aeronáutica de Canoas (GUARNAE-CO), garantindo a eficiência logística indispensável ao cumprimento das missões finalísticas da Força Aérea Brasileira.

2.2. A Seção de Diárias e Indenização de Transporte, setor requisitante desta contratação, é responsável pela coordenação dos transportes de bagagem e veículos dos militares da GUARNAE-CO movimentados por necessidade do serviço para outras localidades, bem como pelo suporte a missões de transporte rodoviário de carga. Nesse contexto, a movimentação logística exige suporte administrativo ágil e desburocratizado para o pagamento antecipado das despesas de pedágio em rodovias concedidas.

2.3. A contratação de empresa Fornecedora de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO) visa conferir conformidade legal ao atendimento dessa necessidade, eliminando o pagamento direto de taxas de pedágio pelos transportadores ou o reembolso posterior, que se mostra ineficiente e burocrático. A utilização do VPO permite a rastreabilidade e o controle financeiro dos dispêndios realizados, alinhando-se aos princípios da economicidade e da eficiência administrativa, assegurando que o erário não seja onerado com encargos extras ou multas decorrentes de inobservância à Lei nº 10.209/2001.

2.4. A demanda é considerada serviço "comum", pois enquadra-se nos termos da definição do inciso XIII do art. 6º da Lei nº 14.133/2021, a qual define como bens e serviços comuns aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos por meio de especificações usuais de mercado.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Seção de Diárias e Indenização de Transporte	Ten Dutra

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. A contratação de empresa fornecedora de Vale Pedágio Obrigatório (VPO) deve observar rigorosamente o disposto na Lei nº 10.209/2001, que instituiu o vale-pedágio obrigatório para o transporte rodoviário de carga, bem como os ditames da Lei nº 14.133/2021. A solução deve assegurar a disponibilização de sistema eletrônico de gestão capaz de realizar o pagamento do pedágio mediante o fornecimento de créditos ou dispositivos eletrônicos (tags), vedando-se a prática de reembolsos ou adiantamentos pecuniários aos condutores.

4.1.1. Requisitos Legais e Normativos: A contratada deve estar devidamente habilitada e credenciada junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme exigido pela legislação vigente para o fornecimento de meios de pagamento de tarifa de pedágio. A solução tecnológica deve garantir a conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018), assegurando que o tratamento de dados pessoais de condutores e dados de movimentação respeite os princípios da finalidade, adequação e segurança da informação.

4.1.2. **Requisitos de Qualidade e Desempenho:** O sistema de gestão deverá permitir a emissão do Vale-Pedágio em tempo real, com interface de fácil acesso para a Administração, possibilitando a consulta ao histórico de transações, geração de relatórios de gastos por veículo ou placa e a rastreabilidade dos pagamentos efetuados. O sistema deverá estar disponível ininterruptamente (24 horas por dia, 7 dias por semana), garantindo que a demanda de transporte não seja frustrada pela indisponibilidade da plataforma de pagamento.

4.2. **Sustentabilidade e Inovação:** Em observância aos arts. 25 e 60 da Lei nº 14.133/2021, a solução deve priorizar a digitalização integral dos processos de pagamento, eliminando o uso de papéis e cupons físicos, reduzindo o impacto ambiental decorrente da emissão de documentos. A contratação fomenta a inovação ao exigir a utilização de dispositivos eletrônicos (tags) integrados, que otimizam o tempo de tráfego e reduzem a emissão de poluentes por veículos parados em filas de praças de pedágio.

4.3. **Gestão e Fiscalização:** Nos termos do art. 117 da Lei nº 14.133/2021, a execução do contrato será acompanhada por fiscal designado pela Administração. A contratada deverá fornecer indicadores de desempenho que permitam a apuração da conformidade dos serviços, tais como: índice de disponibilidade do sistema, tempo médio de resposta para suporte técnico e percentual de acerto nas transações de pedágio.

4.3.1. **Aplicabilidade de Decretos:** O Decreto nº 9.450/2018 não se aplica ao presente objeto, dada a natureza da contratação de fornecimento de Vale-Pedágio, que não se enquadra em serviços de mão de obra contínua. Quanto ao Decreto nº 11.430/2023, sua aplicação é inaplicável ao caso, visto que a solução não prevê a disponibilização de mão de obra com dedicação exclusiva, tratando-se de serviço de suporte a sistemas de pagamento, razão pela qual inexistente a obrigação de reserva de vagas para mulheres vítimas de violência.

4.4. **Requisitos de Execução dos Itens:**

4.4.1. **Item 1 (Taxa de Administração):** Deve ser expressa em percentual sobre o valor carregado, incidindo apenas sobre o montante efetivamente disponibilizado para pagamento de pedágio, garantindo a economicidade ao erário.

4.4.2. **Item 2 (Indenização de Pedágio):** Corresponde ao valor do pedágio propriamente dito, repassado integralmente às concessionárias. Não haverá disputa de lances, sendo o custo determinado pelo valor real das tarifas rodoviárias vigentes, devendo a contratada comprovar os repasses efetuados.

4.4.3. **Item 3 (Mensalidade Fixa):** Refere-se à disponibilidade do sistema de gestão e instituição de pagamento. A contratada deve garantir a manutenção, atualização e segurança da plataforma durante toda a vigência contratual.

4.5. **Sustentabilidade:**

4.5.1. Além dos critérios de sustentabilidade eventualmente previstos na descrição do objeto, a contratação deverá observar os requisitos mínimos estabelecidos com base no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, em consonância com os princípios da economicidade, eficiência e promoção do desenvolvimento nacional sustentável, conforme dispõe o art. 11, inciso IV, da Lei nº 14.133, de 2021.

4.5.2. A Instrução Normativa SLTI/MP nº 01/2010, em seu artigo 6º, estabelece práticas de sustentabilidade a serem adotadas pela contratada na execução dos serviços. Para este objeto, aplica-se a obrigatoriedade de disponibilização de interface de gestão integralmente digital, eliminando o uso de papéis, impressões desnecessárias e documentos físicos, em conformidade com os incisos V e VII do referido normativo, visando à redução de produção de resíduos sólidos.

4.6. **Indicação de marcas ou modelos:**

4.6.1. Na presente contratação, não cabe a indicação de marcas ou modelos específicos, visto que o objeto refere-se à prestação de serviço de gestão de pagamentos via sistema eletrônico, sendo exigida apenas a interoperabilidade com as praças de pedágio e conformidade com a legislação de transporte rodoviário de cargas.

4.7. **Subcontratação:**

4.7.1. Não será admitida a subcontratação do objeto contratual. A natureza do serviço, que envolve a gestão de pagamentos obrigatórios e a guarda de dados sensíveis da Administração, exige a responsabilidade direta e integral da empresa contratada, sendo vedada a transferência de responsabilidade sobre a execução da solução tecnológica principal.

4.8. **Garantia da Contratação:**

4.8.1. Não haverá exigência da garantia da contratação prevista nos arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133/2021. A dispensa fundamenta-se na natureza da contratação, que consiste em serviço de suporte à gestão de meios de pagamento, onde a

Administração retém o controle dos créditos, efetuando o pagamento apenas após a prestação ou disponibilização do serviço (pagamento ex-post), o que mitiga o risco de inadimplemento.

4.9. Vistoria:

4.9.1. Não há necessidade de realização de avaliação prévia do local de execução dos serviços, uma vez que a solução é de base tecnológica (plataforma digital e rede de tags), não dependendo de adequações físicas ou estruturais em instalações do Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO) para o seu funcionamento.

4.10. Margem de Preferência:

4.10.1. O objeto da contratação não se enquadra em margem de preferência prevista no Decreto nº 11.890/2023, conforme disposto nas Resoluções SEGES-CICS/MGI nº 1/2024, 3/2024 e 4/2024, visto que o fornecimento de serviços de gestão de vale-pedágio não compõe a lista de produtos manufaturados ou bens sujeitos a este benefício normativo.

5. Levantamento de Mercado

5.1. A demanda por serviços de fornecimento de Vale-Pedágio Obrigatório (VPO) no âmbito da Seção de Diárias e Indenização de Transporte do GAP-CO surge da necessidade imperativa de assegurar a mobilidade dos transportes rodoviários de carga e bagagens de militares movimentados desta Guarnição para outras localidades. O cumprimento da Lei nº 10.209/2001 estabelece que o pagamento do pedágio deve ser realizado previamente ao deslocamento, de forma desvinculada do valor do frete.

5.2. No levantamento de mercado, identificaram-se três modelos principais para a viabilização dessa necessidade:

Alternativa 1 (Pagamento direto com posterior reembolso): Geraria ônus financeiro injustificado ao condutor/militar, sobrecarregaria a seção de finanças com múltiplos processos de ressarcimento individual e violaria a sistemática de antecipação exigida pela Lei nº 10.209/2001.

Alternativa 2 (Inclusão do pedágio no valor do frete contratado): É expressamente vedada pela Lei nº 10.209/2001 (art. 1º, § 1º e art. 2º), que proíbe embutir o valor do pedágio no frete e exige que o contratante do transporte antecipe o Vale-Pedágio independentemente do valor do frete.

Alternativa 3 (Contratação de empresa Fornecedora de VPO - FVPO mediante Contrato de Escopo): Consiste na contratação de empresa habilitada pela ANTT que disponibiliza plataforma web de gestão para carregamento de créditos em dispositivos eletrônicos (tags) ou cupons digitais especificamente para o pagamento das tarifas de pedágio das rotas planejadas.

5.3. No âmbito da Alternativa 3 (Contratação de FVPO), verificou-se junto aos fornecedores do ramo que o mercado opera sob duas sistêmicas financeiras distintas para a disponibilização dos valores de VPO:

Modalidade Pós-Paga (Faturamento a prazo): A contratada disponibiliza limite operacional para uso imediato dos créditos de pedágio pela Administração e emite fatura posteriormente para liquidação e pagamento em até 30 (trinta) dias. Contudo, em virtude do custo financeiro de adiantamento de capital e do risco de inadimplência suportado pela operadora, verificou-se nas cotações de mercado a incidência de uma ****taxa de administração média de 1,5%****.

Modalidade Pré-Paga (Recarga prévia de créditos em conta): A contratada emite fatura correspondente à demanda estimada de deslocamentos, a Administração realiza o pagamento para inserção do saldo na conta virtual da plataforma de gestão e, em seguida, efetua a emissão e liberação dos VPOs conforme a necessidade de cada missão. Por eliminar o custo de capital de giro da operadora, esta modalidade apresenta uma ****taxa de administração média de 0,8%****.

5.4. Tecnicamente, a Alternativa 3 (Contratação de FVPO mediante contrato continuado, sem Sistema de Registro de Preços) revela-se a única solução legalmente adequada e operacionalmente robusta para o GAP-CO. Este modelo permite que a Seção de Diárias e Indenização de Transporte mantenha a autonomia na gestão dos deslocamentos, garantindo que o pagamento do pedágio ocorra de forma centralizada, automática e em estrita conformidade com as rotas planejadas.

5.5. Sob o prisma da economicidade e da vantajosidade (art. 18, § 1º, inciso V, da Lei nº 14.133/2021), a Administração optará pela **Alternativa 3 na Modalidade Pré-Paga**. A modalidade pós-paga mostra-se economicamente desvantajosa ao erário, uma vez que sua taxa administrativa média (1,5%) representa quase o dobro do percentual praticado no modelo pré-pago (0,8%). Ademais, a sistemática de pagamento prévio da fatura para inserção de créditos na conta encontra respaldo legal no **art. 145, § 1º, da Lei nº 14.133/2021**, visto que, além de refletir a própria natureza operacional de recarga antecipada exigida pela Lei nº 10.209/2001, propicia sensível economia de recursos públicos por meio da redução de quase 50% nos custos relativos à taxa de administração.

5.6. Assim, a justificativa técnica e econômica aponta para o contrato de escopo (sem SRP), sob o regime de empreitada por preço unitário e operacionalizado na **modalidade pré-paga**, como a solução mais vantajosa. Esse formato permite a recarga e a execução sob demanda para as movimentações ao longo do exercício, vinculando o dispêndio financeiro exatamente às rotas realizadas, às tarifas reais das praças de pedágio e à menor taxa administrativa disponível no mercado

6. Descrição da solução como um todo

6.1. A solução definida para atender à necessidade da Seção de Diárias e Indenização de Transporte do Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO) consiste na contratação de empresa especializada e credenciada pela ANTT como Fornecedor de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO), formalizada mediante contrato continuado, pelo prazo de vigência de 1 (um) ano (12 meses), prorrogável por até 10 anos.

6.2. O modelo operacional baseia-se na disponibilização de plataforma de gestão informatizada via web que permite ao GAP-CO realizar o cálculo da rota, o controle e o pagamento antecipado de tarifas de pedágio por meio de dispositivos eletrônicos (tags) dos transportadores.

6.3. A padronização dos serviços observou as diretrizes do Catálogo Eletrônico de Padronização (CATSER 18368 para a taxa de administração e mensalidade do sistema de gestão, e CATSER **21903** para a indenização/repassse de pedágio).

6.4. Forma de Seleção: Considerando que o valor total estimado da contratação (R\$ 65.492,11) encontra-se compreendido no limite atualizado de dispensa de licitação em razão do valor para outros serviços e compras (**R\$ 65.492,11**, nos termos do art. 75, inciso II, da Lei nº 14.133/2021 c/c o **Decreto nº 12.807/2025**), o processo será conduzido mediante **Dispensa Eletrônica** (nos termos da IN SEGES/ME nº 67/2021), adotando-se o critério de julgamento de menor preço por grupo único, sem adoção do Sistema de Registro de Preços.

6.5. **Ampla Participação (Afastamento da Exclusividade ME/EPP):** Nos termos do art. 49, incisos II e III, da Lei Complementar nº 123/2006, não se aplicará a restrição exclusiva a microempresas e empresas de pequeno porte, tendo em vista que o mercado regulado de Fornecedoras de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO) credenciadas junto à ANTT é composto majoritariamente por empresas de médio e grande porte, de modo que a restrição prejudicaria a competitividade e a obtenção da proposta mais vantajosa pela Administração.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

ITEM	GRUPO	DESCRIÇÃO / ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
1	1	Taxa de administração sobre o valor carregado para pagamento do Vale Pedágio (item com disputa de lances. A taxa é em percentual sobre o valor carregado).	100.000
2	1	Indenização de pedágio (item de repasse integral da tarifa rodoviária, no qual não haverá disputa de lances, cotado em unidades de R\$ 0,01).	6.469.211
3	1	Mensalidade fixa para custeio da disponibilização do sistema de gestão do vale pedágio e instituição de pagamento (item com disputa de lances).	12

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 65.492,11

- **Valor Total Estimado: R\$ 65.492,11** (sessenta e cinco mil quatrocentos e noventa e dois reais e onze centavos).

8.1. A metodologia de precificação observou os parâmetros estabelecidos na Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021, utilizando como referência contratações similares da Administração Pública Federal (a exemplo da Dispensa Eletrônica nº 344/2026 do Comando da 4ª Região Militar – UASG 160118) e cotações junto a empresas credenciadas no fornecimento de sistemas de gestão de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO).

8.2. A composição detalhada dos valores unitários e totais estimados é apresentada abaixo:

- **Item 1 (Taxa de Administração):** 100.000 unidades x R\$ 0,008 (equivalente à taxa referencial máxima de 0,8%) = **R\$ 800,00**;
- **Item 2 (Indenização de Pedágio - Sem disputa de lances):** 6.469.211 unidades x R\$ 0,01 = **R\$ 64.692,11**;
- **Item 3 (Mensalidade Fixa do Sistema):** 12 unidades x R\$ 0,00 = **R\$ 0,00**
- **Valor Global Estimado do Grupo Único: R\$ 65.492,11.**

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. Em observância ao disposto no art. 40, inciso V, alínea "b", e § 3º, incisos I e II, da Lei nº 14.133/2021, embora o objeto tenha sido discriminado em 3 (três) itens distintos para fins de transparência contábil, orçamentária e correta operacionalização dos lances no sistema eletrônico, os itens foram reunidos em um GRUPO ÚNICO (adjudicação global a um único fornecedor).

9.2. A discriminação interna em 3 itens permite segregar com exatidão aquilo que é passível de competição de preços, a **Taxa de Administração (Item 1)**, da parcela que constitui estrito repasse tarifário sem margem de lucro a Indenização de Pedágio (Item 2).

9.3. Por sua vez, o **não parcelamento entre fornecedores distintos (agrupamento em Grupo Único)** justifica-se técnica e economicamente no **art. 40, § 3º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021**, visto que o objeto configura um sistema único e integrado. Seria tecnicamente inviável contratar a plataforma de gestão de uma empresa (Item 3), remunerar a taxa de administração sobre recargas a uma segunda empresa (Item 1) e processar o repasse financeiro das praças de pedágio por uma terceira empresa (Item 3), pois todas as etapas ocorrem de forma indissociável dentro do mesmo ambiente tecnológico homologado pela ANTT. Assim, o agrupamento preserva a integridade funcional da solução e a responsabilidade técnica única perante o GAP-CO.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. A presente contratação apresenta-se como uma solução autossuficiente para viabilizar o pagamento antecipado de tarifas de pedágio em conformidade com a Lei nº 10.209/2001, atuando de forma complementar às demandas de transporte rodoviário de cargas e bagagens geridas pelo GAP-CO, sem dependência técnica de outros contratos de tecnologia para sua operação.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11. A demanda não estava prevista no PCA 2026, tendo em vista que os contratos de transporte de bagagem estavam sendo executados normalmente. Porém, em setembro de 2026 algumas empresas manifestaram o desinteresse em renovar, sendo necessário refazer o processo licitatório. Com o intuito de se adequar na legislação da ANTT, este processo é necessário para efetuar o pagamento do VPO para as empresas de transporte de bagagem.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. Cumprimento rigoroso da Lei nº 10.209/2001 mediante a antecipação eletrônica dos custos de pedágio.

12.2. Eliminação de processos administrativos de reembolso ou adiantamento em espécie, reduzindo a carga de trabalho burocrático e mitigando erros na prestação de contas.

12.3. Maior agilidade, fluidez e segurança logística nos transportes realizados no âmbito da GUARNAE-CO, com rastreabilidade integral de cada transação por veículo, placa, rota e praça de pedágio.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Atualização do cadastro do GAP-CO junto à plataforma digital da contratada e habilitação dos militares operadores da Seção de Diárias e Indenização de Transporte.

13.2. Formalização da designação de fiscal e gestor da contratação, nos termos do art. 117 da Lei nº 14.133/2021, previamente ao início da execução.

13.3. Alinhamento dos fluxos internos de solicitação de rota e conferência de extratos de passagens para liquidação mensal ou por evento concluído.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. A desmaterialização integral dos processos de pagamento e emissão de Vale-Pedágio via plataforma web elimina o uso de papéis e cupons físicos (IN SLTI/MP nº 01/2010, art. 6º).

14.2. A utilização de dispositivos eletrônicos de passagem automática (tags) reduz o tempo de retenção de veículos pesados em filas de praças de pedágio, diminuindo o consumo de combustível fóssil e a emissão de gases poluentes.

14.3. Caso haja eventual desfazimento de dispositivos físicos inutilizados sob posse da Administração, caberá à contratada observar a logística reversa e o descarte ambientalmente adequado, nos termos da Lei nº 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos).

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1. A Equipe de Planejamento da Contratação, após análise criteriosa dos elementos técnicos, operacionais e econômicos que compõem este Estudo Técnico Preliminar, declara VIÁVEL a contratação de empresa especializada Fornecedora de Vale-Pedágio Obrigatório (FVPO), mediante Dispensa Eletrônica (art. 75, inciso II, da Lei nº 14.133/2021) e contrato de escopo (sem Registro de Preços).

15.2. A viabilidade fundamenta-se na plena adequação da solução à Lei nº 10.209/2001, garantindo o cumprimento da obrigação legal de antecipação do pagamento de tarifas rodoviárias e assegurando a eficiência logística do Grupamento de Apoio de Canoas (GAP-CO).

15.3. Considerados conjuntamente o levantamento de mercado, os requisitos técnicos, as estimativas de quantidades e preços (**no valor total de R\$ 65.492,11**), o agrupamento técnico em grupo único, os benefícios esperados e as providências planejadas, conclui-se que a solução escolhida atende integralmente ao interesse público com segurança jurídica e economicidade.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

LUANA FERNANDES DUTRA

Membro da Equipe de Planejamento