



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 14/2022

OBJETO: PEDIDO DE HABILITAÇÃO DE INSTITUIÇÃO DE PAGAMENTO ELETRÔNICO DE FRETE

ORIGEM: SUROC

PROCESSO (S): 50500.120580/2021-21

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00199/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 9607767)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de requerimento de habilitação da Proms Net Prestadora de Serviços em Consultoria em Tecnologia da Informação Ltda, registrada no CNPJ sob nº 37.168.145/0001-06, como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete, nos termos da Resolução 5.862/2019.

**2. DOS FATOS**

2.1. Em 15/7/2021, nos autos do Processo Administrativo 50500.065938/2021-45, a empresa Proms Net Prestadora de Serviços em Consultoria em Tecnologia da Informação Ltda. protocolou o requerimento (SEI7321285), com o intuito de ser habilitada como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEF. Para tanto, apresentou uma série de documentos em anexo ao requerimento: CNPJ (SEI7321288), Contrato Social (SEI7321289), Certificado Acta (SEI7321290), Certidão estadual de falência e recuperação judicial e extrajudicial (SEI7321292), certidão negativa de débitos da prefeitura de Dourados/MS (SEI7321294), certidão negativa de débitos do estado do Mato Grosso do Sul (SEI7321295), declaração de não participação de arranjo de pagamento sujeito à autorização do Banco Central do Brasil (SEI 7321296) e Plano de Negócios (SEI 7321298).

2.2. Em 20/9/2021, a Gerência de Regulação do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - Geret, vinculada à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - Suroc, emitiu a Análise 12/2021/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI25744), concluindo pela existência de pendências que deveria ser sanadas. Ato contínuo, a área técnica lavrou a Nota Técnica 5300/2021/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SBI61156), apresentando as seguintes constatações:

- O modelo descritivo do negócio necessita de mais informações, a citar: processo operacional, responsabilidades e parcerias para o pagamento eletrônico de frete; e
- Não foi informada a disponibilidade de Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC, conforme dispõe o Decreto 6.523/2008.

2.3. Diante disso, foi enviado à empresa o e-mail (SEI8175795), por meio qual a notificou para esclarecer, complementar ou corrigir a documentação inicialmente apresentada, com fundamento no artigo 10, §5º, da Resolução 5.862/2019, sem prejuízo da reapresentação das certidões que tiveram a data de validade vencida.

2.4. Em 13/10/2021, nos autos do Processo Administrativo 50500.097749/2021-31, a empresa apresentou a seguinte documentação: certidão negativa de débitos do estado do Mato Grosso do Sul (SEI8417906), certidão estadual de falência e recuperação judicial e extrajudicial (SEI 8417908), certidão negativa de débitos da prefeitura de Dourados/MS (SEI8417912) e Plano de Negócios (SEI 8417913).

2.5. Em 3/12/2021, a Geret apresentou a Análise 24/2021/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI 9047729), concluindo pela existência de pendências que deveria ser sanadas. Nesse sentido, a área técnica lavrou a Nota Técnica 6913/2021/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI048388), apresentando as seguintes constatações:

- Na descrição do negócio, quais são as parcerias do modelo de negócio, enviando os contratos/declarações que comprovam tais parcerias.
- Os dados do SAC utilizados precisam ser registrados junto à ANTT, portanto há necessidade ainda de descrevê-los.

2.6. Por isso, foi enviado à empresa o e-mail (SEI9049303), por meio qual a notificou para esclarecer, complementar ou corrigir a documentação inicialmente apresentada, com fundamento no artigo 10, §5º, da Resolução 5.862/2019, sem prejuízo da reapresentação das certidões que tiveram a data de validade vencida.

2.7. No dia 22/12/2021, nos autos do Processo Administrativo 50500.120580/2021-21, a empresa apresentou a seguinte documentação: relação da rede credenciada e canais de atendimento

(SEI 9293118), Plano de Negócios (SEI9293120), Modelo de contrato de parceria com a rede credenciada (SEI9293121), relação da rede credenciada ativa (SEI9293122), certidão estadual de falência e recuperação judicial e extrajudicial (SEI9293123), certidão negativa de débitos da prefeitura de Dourados/MS (SEI 9293124) e certidão negativa de débitos do estado do Mato Grosso do Sul (SEI 9293125).

2.8. No dia 7/1/2022, a Geret emitiu a Análise 1/2022/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI 9410590), por meio da qual analisou a documentação apresentada pela empresa, bem como junto aos autos algumas certidões: Certidão Negativa de Débitos Relativos aos Tributos Federais e à Dívida Ativa da União (SEI9432436), Comprovante de inscrição e de situação cadastral na Receita Federal do Brasil (SEI9432615), Certificado de Regularidade do FGTS (SEI9434413), Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (SEI9434719), verificação de autenticidade da certidão negativa estadual (SEI9434849), verificação de autenticidade da certidão negativa municipal (SEI 9439793), verificação de autenticidade da certidão estadual de falência e recuperação judicial e extrajudicial (SEI 9439875) e e-mail da PF/ANTT sobre a inexistência de autos de infração inscritos na Dívida Ativa da ANTT (SEI 9439933).

2.9. Na mesma data, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas junto ao processo a Nota Técnica 161/2022/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (SEI 9440582) e o Relatório à Diretoria 13/2022 (SEI9442646), propondo à Diretoria a aprovação da minuta de deliberação (SEI9442745), com vistas a habilitar, em âmbito nacional e sem caráter de exclusividade, a empresa como IPEF.

2.10. Por fim, no dia 13/1/2022, os autos foram distribuídos, mediante sorteio, a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.11. É o relatório.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

#### DA ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO QUE REGE O PAGAMENTO DO FRETE

3.1. A Lei 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelecia, em seu art. 5º-A, que o pagamento pelo serviço de transporte realizado por Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), por Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até três veículos ou por membros de uma Cooperativa de Transportadores de Carga (CTC) deveria ser realizado por meio de crédito em conta depósito mantida por instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulado pela ANTT, no caso o Pagamento Eletrônico de Frete - PEF, normatizado pela Resolução 5.862/2019.

3.2. No dia 19/5/2021, foi editada pelo Presidente da República a Medida Provisória 1.051, que instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), bem como alterou diversas leis, incluindo o art. 5º-A da Lei 11.442/2007, que definiu que o pagamento do frete passará a ser efetuado em conta mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do prestador do serviço, e informado no DT-e.

3.3. Dessa forma, a legislação eliminou a competência da Agência de regular o meio de pagamento alternativo para pagamento de frete. Não bastasse isso, foi mantido no referido dispositivo §6º, que vedava o pagamento de frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput desse artigo ou em seu regulamento.

3.4. Além disso, a Medida Provisória incluiu na Lei os arts. 22-A e 22-B, no seguinte sentido:

[...]

Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o caput, a instituição de pagamento deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos do disposto na regulamentação do Banco Central do Brasil." (NR)

"Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, para além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos de que trata o caput e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamentos correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado." (NR)

[...] (grifo acrescentado)

3.5. Levando isso em consideração, a Suroc, nos autos do Processo Administrativo 50500.053810/2021-39, solicitou manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT acerca dos impactos da publicação da Medida Provisória 1.051/2021 na Resolução nº 5.862/2019, que regulamenta o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas; e a Resolução 2.885/2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os

procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, e as infrações e suas respectivas penalidades.

3.6. A PF/ANTT, por sua vez, exarou o Parecer 00199/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 9607767), no sentido de que todas as disposições da Resolução 5.862/2019 se encontram revogadas, devendo ser mantida apenas a fiscalização dos serviços até a edição do regulamento do DT-e pelo Ministério da Infraestrutura:

[...]

18. Diante do exposto, conclui este Órgão de Assessoramento Jurídico no sentido de **que com a edição da Medida Provisória N° 1.051, de 2021, a ANTT não mais detém competência para promover o cadastro da Operação de Transporte** necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte remunerado de cargas, bem como para habilitação de Instituição de Pagamento de Frete - IPEF.

19. **Significa dizer que todas as disposições contrárias previstas tanto na Resolução ANTT n° 5.862, de 17 de dezembro de 2019,** que regulamenta o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, quanto na Resolução ANTT n° 2.885, de 9 de setembro de 2008, que estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, **encontram-se revogadas.**

20. **Recomenda-se, no entanto, que, quanto à fiscalização promovida pela ANTT nos moldes dos regulamentos já editados, a mesma deve continuar a ser executada até a edição de regulamento próprio pelo Ministério da Infraestrutura,** visando o disciplinamento do DT-e.

[...]

3.7. No entanto, o parecer foi ratificado parcialmente pelo Despacho de Aprovação 00085/2021/PF-ANTT/PGF/AGU. De acordo com o Subprocurador-Geral em Matéria Regulatória, a perda da competência da ANTT se dará de maneira gradativa, de acordo com o cronograma e regulamento do Poder Executivo, razão pela qual entende que não está mantida só a fiscalização, mas também o cadastrado das IPEFs:

[...]

1. **Manifesto concordância parcial, data maxima venia, com o PARECER n. 00199/2021/PFANTT/PGF/AGU, com as ressalvas que seguem.**

2. Inobstante a correção da análise efetuada acerca dos efeitos jurídicos da Medida Provisória n° 1.051/2021, no parecer acima referido, vejo que a conclusão a que se chega reconhece a **perda de competência imediata da ANTT na matéria, "para promover o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte remunerado de cargas,** bem como para habilitação de Instituição de Pagamento de Frete - IPEF". Nesse sentido, afirma o parecer que as normas regulatórias sobre a matéria estão já revogadas a partir da edição da medida provisória.

3. Ocorre que o **reconhecimento instantâneo da perda de competência em matéria de tamanha complexidade pode resultar em graves prejuízos à continuidade dos serviços,** visto que a transferência dessas competências ainda não parece ter se concretizado no ente que as recebeu, ou seja, o Ministério da Infraestrutura. Nesse sentido, a própria Medida Provisória destaca, em seu artigo 21, que "O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal", sugerindo que não ocorre de forma imediata. No mesmo sentido, há a previsão da edição de regulamento pela União, que disciplinará a matéria, o que é mencionado em diversos dispositivos da Medida Provisória, tais como:

[...]

4. Nesse contexto, **entendo que a perda de competência da ANTT se efetivará de forma gradual** à medida em que os novos órgãos competentes assumam efetivamente as novas funções, o que ocorrerá conforme cronograma e regulamento do poder executivo, evitando-se, assim, qualquer descontinuidade dos serviços. Nessa linha, **é recomendável que a ANTT continue no exercício das atividades atualmente desenvolvidas e busque alinhamento com o Ministério da Infraestrutura para que seja estabelecido um procedimento de transição articulada, que proteja o interesse público envolvido.**

[...] (grifo acrescentado)

3.8. Creio que assiste razão ao Subprocurador-Geral em Matéria Regulatória. De fato, a Medida Provisória 1.051/2021 estabelecia, no art. 21 c/c art. 13, que o DT-e seria implementado na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo Federal e as obrigações de emissão do DT-e somente se efetivariam a partir da data estabelecida no regulamento. Após a emissão da manifestação jurídica, a Medida Provisória foi convertida na Lei 14.206, de 27/9/2021, trazendo no seu art. 26 c/c art. 4º redação muito semelhante ao contido naqueles dispositivos legais:

[...]

Art. 4º **Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionados às operações de que trata esta Lei.**

§ 1º **O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, bem como informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Lei, na forma prevista em regulamento,** assegurados a segurança dos dados e o sigilo fiscal, bancário e comercial das informações contempladas.

§ 2º **As obrigações administrativas a serem instituídas por órgãos e por entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas de modo que seu cumprimento seja efetivado por meio de procedimento exclusivamente em formato eletrônico e integrado ao DT-e, na forma prevista em regulamento.**

§ 3º A União poderá celebrar convênios com os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal para incorporar ao DT-e as obrigações e os documentos vigentes decorrentes de leis e de atos normativos estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte e para atingir os objetivos de que trata o art. 3º desta Lei.

§ 4º Os convênios de que trata o § 3º deste artigo terão como cláusula a descontinuidade gradativa dos documentos físicos a serem incorporados ao DT-e que são de competência dos respectivos entes convenientes, no prazo máximo de 12 (doze) meses.

§ 5º A unificação de documentos e demais obrigações administrativas de que trata o caput deste artigo deverá desobrigar o transportador ou o condutor do veículo de portar versão física dos mesmos documentos ou obrigações durante as operações de transporte nas quais sejam exigidos.

§ 6º Como norma geral, as obrigações administrativas em matéria de transporte de carga no País a serem instituídas, a partir da vigência desta Lei, por órgãos e por entidades da administração pública estadual, municipal e distrital intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas para cumprimento por meio de procedimento em formato exclusivamente eletrônico.

[...]

Art. 26. O DT-e será implementado no território nacional, **na forma e no cronograma** estabelecidos por **ato do Poder Executivo federal**.

§ 1º **Os prazos e a forma** para que os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte unifiquem no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência de que trata o art. 4º desta Lei serão **estabelecidos em regulamento**.

[...] (grifo acrescentado)

3.9. Ressalte-se que já faz 8 meses da criação do DT-e e, até o presente momento, não foi editado o regulamento de que tratava a Medida Provisória e de que trata atualmente a Lei 14.206/2021. Assim, entender que a Agência perdeu imediatamente a competência para o cadastramento das IPEFs, certamente causaria graves prejuízos à continuidade dos serviços, como bem apontado pelo Órgão de Assessoramento Jurídico desta Agência.

3.10. Importante registrar também que, após a conversão da Medida Provisória em Lei, já foi aprovado o cadastramento de outras IPEFs pela ANTT, como foi o caso da empresa Ailog Tecnologia Ltda, por meio da Deliberação 386, de 19/11/2021, e da empresa Extratta Administração de Meios de Pagamento Ltda, por meio da Deliberação 407, de 3/12/2021. Assim, há precedentes nesta Agência que já vem adotando esse entendimento.

3.11. Portanto, o pleito da empresa Proms Net Prestadora de Serviços em Consultoria em Tecnologia da Informação Ltda. deve ser analisado à luz das disposições contidas na Resolução ANTT 5.862/2019.

#### DA ANÁLISE DO PLEITO DA EMPRESA

3.12. A Resolução ANTT 5.862/2019, regulamentou os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, estabelecendo as condições de habilitação de IPEF. O art. 10 da Resolução dispõe sobre os documentos e as informações que devem ser apresentados pela pessoa jurídica interessada em atuar como IPEF, bem como sobre os itens que devem ser verificados por esta ANTT. Ademais, uma vez atendidos os requisitos, cabe à Diretoria Colegiada o deferimento do pleito, conforme disposto no art. 11.

3.13. Conforme a análise na última análise feita pela Geret, contida na Nota Técnica 161/2022/CIMTC/GERET/SUROC/DIR (S#40582), a requerente instruiu o pedido em acordo com a documentação listada no caput do art. 10 da Resolução ANTT 5.862/2019, conforme quadro abaixo:

Documento	SIM	NÃO
1. Pedido de Habilitação	X	
2. Contrato social da empresa, consolidado ou acompanhado de todas as alterações, no caso de sociedade comercial, ou do Estatuto e da ata de eleição da administração em exercício, no caso de sociedade anônima ou cooperativa, em que conste a administração de meios de pagamento entre suas atividades sociais	X	
3. Certidão de regularidade para com a Fazenda Estadual relativa à sua sede	X	
4. Certidão de regularidade para com a Fazenda Municipal relativa à sua sede	X	
5. Procuração outorgada ao signatário do pedido, caso este não seja seu representante legal	Não se aplica	
6. Informações que comprovem a regularidade junto ao Banco Central do Brasil para funcionar como Instituição de Pagamento	X	
7. Descrição do negócio, conforme definido no art. 2º da Resolução	X	
8. Certificado de Conformidade das ferramentas tecnológicas que suportarão as regras do negócio e os modelos operacionais de gerenciamento de seus Meios de Pagamento Eletrônico de Frete expedido por entidade acreditada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (Inmetro)	X	

3.14. Ainda, a Gerência verificou, em conformidade com o § 1º do mesmo artigo, a situação de regularidade abaixo discriminada:

Documento	Regular	Não Regular
1. Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ	X	
2. Inexistência de inscrição na Dívida Ativa da ANTT	X	
3. Regularidade relativa à Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União	X	
4. Regularidade relativa a débitos trabalhistas através de Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT	X	
5. Regularidade relativa ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - CRF/FGTS	X	

3.15. Concluiu, então, a Suroc pela adequada instrução processual, sugerindo a esta Diretoria, por meio do Relatório à Diretoria 13/2022 (SEI9442646), a aprovação da habilitação da empresa Proms Net Prestadora de Serviços em Consultoria em Tecnologia da Informação Ltda como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete.

3.16. Cabe apenas complementar que, no que tange ao requisito de prestação de informações que comprovem a regularidade junto ao Banco Central do Brasil para funcionar como Instituição de Pagamento, a empresa apresentou a declaração (SEI7321296), informando que "*não participa de arranjo de pagamento sujeito à autorização do Banco Central do Brasil e, por conseguinte, prescinde de autorização para funcionamento como instituição de pagamento*".

3.17. Considerando que, nos termos do art. 6º, § 4º, da Lei 12.865/2013, no art. 6º e 7º da Resolução BCB 4.282/2013 e na Resolução BCB 150/2021, nem todos os arranjos e as instituições de pagamento devem integrar o Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB), bem como que não foi localizada, no sítio eletrônico do Banco Central do Brasil, uma pesquisa para identificar se a empresa está sujeita ou não às regras do SPB, mas apenas se a empresa possui autorização ou não emitida pela instituição, conforme certidão (SEI9599564), presume-se verdadeira a declaração, nos termos do art. 3º, § 2º, da Lei 13.726/2018.

3.18. Portanto, com base nas manifestações técnicas e jurídicas acostadas aos autos, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, entendo presentes os requisitos para a aprovação do pedido de habilitação formulado nestes autos.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por aprovar a habilitação da empresa Proms Net Prestadora de Serviços em Consultoria em Tecnologia da Informação Ltda, registrada no CNPJ sob nº 37.168.145/0001-06, como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete, em conformidade com a Resolução 5.862, de 17 de dezembro de 2019, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 9595921).

Brasília, 24 de janeiro de 2022.

(assinado eletronicamente)  
**DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**, Diretor, em 24/01/2022, às 11:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9590486** e o código CRC **463598CC**.

Referência: Processo nº 50500.120580/2021-21

SEI nº 9590486

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)