



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO  
DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO

NOTA TÉCNICA Nº 7524/2025/DRFG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 06 de maio de 2025.

**PROCESSO Nº 50000.019240/2025-12**

**INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DETRANS (AND)**

**1. ASSUNTO**

1.1. Trata-se de análise técnica dos pontos levantados pela AND no Ofício (9706972) quanto ao edital de parceria para broker de pagamento da SENATRAN elaborado pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), no âmbito da Consulta Pública Eletrônica SUNIN/INPAR/INEPN Nº 0076/2025, disponível em <https://www.serpro.gov.br/consultas-publicas/sede/0076-2025>

**2. SUMÁRIO EXECUTIVO**

2.1. A Associação Nacional dos Detrans insurge-se contra a iniciativa promovida pela Consulta Pública Eletrônica SUNIN/INPAR/INEPN Nº 0076/2025, apontando *"riscos federativos e operacionais"* e **solicitando a suspensão da tramitação do certame.**

2.2. De forma resumida, a entidade traz os seguintes pontos e argumentos:

2.3. **DA INCOMPETÊNCIA DA SENATRAN PARA ARRECADAR RECEITAS PÚBLICAS:** a entidade alega que, conforme o art. 19 do Código de Trânsito Brasileiro, a SENATRAN não possui competência legal para arrecadar valores públicos nem intervir nos fluxos financeiros de estados ou municípios. Segundo a entidade, embora o edital descreva o Broker SENATRAN como uma solução tecnológica para centralizar operações de consulta e pagamento de débitos veiculares, na prática, essa estrutura altera a lógica arrecadatória dos entes federativos ao transferir sua gestão para um órgão federal, o que exigiria autorização legislativa específica, e não poderia ser instituído apenas por edital.

2.4. **DOS RISCOS À AUTONOMIA FEDERATIVA E À ORGANIZAÇÃO DESCENTRALIZADA DO TRÂNSITO:** a entidade afirma que, segundo a Constituição Federal (art. 18), os Estados possuem autonomia administrativa e financeira, incluindo a gestão de serviços públicos e das receitas a eles vinculadas. No Sistema Nacional de Trânsito, as competências são descentralizadas: a SENATRAN atua no nível federal, enquanto os Detrans executam, em âmbito estadual, atividades operacionais e arrecadatórias. A arrecadação de tributos como o IPVA (art. 155, III da CF) e de multas de trânsito (art. 260 do CTB) é de responsabilidade dos entes estaduais, sem previsão legal para centralização pela União. Assim, qualquer tentativa de uniformizar nacionalmente a arrecadação por meio de edital, sem autorização legal específica, viola a autonomia dos Estados, interfere no pacto federativo e pode gerar impactos graves sobre as competências dos Detrans. A centralização tecnológica desses fluxos pela SENATRAN representaria uma ingerência indevida da União sobre receitas estaduais.

2.5. **DA INEXISTÊNCIA DE BASE LEGAL PARA A INICIATIVA:** ainda, a entidade critica o uso dos arts. 28, §§ 3º e 4º da Lei das Estatais como fundamento jurídico para a criação de uma estrutura arrecadatória por meio de parcerias empresariais. Argumenta que esses dispositivos não autorizam a delegação de funções públicas de arrecadação, nem substituem a exigência de lei formal para centralizar receitas públicas. A iniciativa não se limita à exploração comercial, mas interfere diretamente no regime jurídico da arrecadação, exigindo autorização legislativa específica e respeito à legalidade estrita (art. 37 da CF) e à repartição constitucional de competências.

2.6. **DA FRAGILIDADE DO MODELO PROPOSTO: RISCOS À**

**SEGURANÇA FINANCEIRA E INSTITUCIONAL:** são apontadas, segundo a entidade, diversas fragilidades operacionais no modelo proposto pelo Edital, alertando para os riscos à segurança institucional e à sustentabilidade financeira dos Detrans. Critica-se a ausência de exigência de qualificação técnica mínima para o parceiro privado, o que aumenta o risco de falhas, fraudes e descontinuidade dos serviços. A garantia financeira prevista (R\$ 5 milhões) é considerada irrisória frente aos volumes arrecadados, e faltam mecanismos objetivos de controle, bloqueio e responsabilização contratual. A centralização da arrecadação desconsidera a diversidade dos sistemas dos Detrans, fere os princípios da descentralização e subsidiariedade, e fragiliza a accountability dos gestores públicos, já que estes permanecem formalmente responsáveis, mas sem poder efetivo de controle.

2.7. Diante disso, defende-se a revisão do modelo e a realização de diálogo federativo prévio, sob pena de violação de princípios constitucionais básicos.

### **3. ANÁLISE**

3.1. Passando a análise dos pontos trazidos pela AND.

#### **3.2. DAS ATRIBUIÇÕES DA SENATRAN.**

3.2.1. A Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), instituída como órgão máximo executivo de trânsito da União, exerce a função de órgão central do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), nos termos do artigo 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Essa posição confere à SENATRAN a responsabilidade de coordenar, normatizar, supervisionar e articular a execução da Política Nacional de Trânsito em todo o território nacional, assegurando a uniformidade e a eficiência das ações dos órgãos e entidades que compõem o SNT.

3.2.2. Entre suas diversas atribuições legais, destaca-se o papel estratégico da SENATRAN na formulação de diretrizes e na supervisão da implantação de projetos e programas relacionados ao trânsito, abrangendo desde o planejamento até a avaliação de políticas públicas voltadas à segurança viária e à melhoria da mobilidade. No exercício dessas competências, compete à SENATRAN estabelecer os procedimentos administrativos sobre o registro e o licenciamento de veículos, padronizando e integrando nacionalmente as rotinas associadas a esses serviços.

3.2.3. Adicionalmente, a SENATRAN detém a responsabilidade pela organização e manutenção de sistemas informatizados imprescindíveis para a execução de inúmeras rotinas de trânsito, como o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), que viabilizam a interoperabilidade entre os entes federativos e promovem a eficiência na gestão de informações veiculares e de infrações de trânsito.

3.2.4. Tais atribuições evidenciam que a atuação da SENATRAN não apenas respeita as competências dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mas é essencial para garantir a integração sistêmica e a racionalização de processos em âmbito nacional, o que inclui, legitimamente, a promoção de soluções tecnológicas que facilitem a execução das políticas públicas de trânsito e o acesso da população aos serviços.

#### **3.3. DOS IMPACTOS DOS DÉBITOS NOS PROCESSOS DE TRÂNSITO**

3.3.1. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe, em diversos dispositivos, sobre a obrigatoriedade de quitação de débitos como condição prévia para a efetivação de atos administrativos essenciais, como a expedição do Certificado de Registro de Veículo (CRV), o licenciamento anual e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Tais previsões constam, por exemplo, nos artigos 124, inciso VIII, e 131, §2º, do CTB, que impõem a inexistência de débitos pendentes — sejam eles de tributos, encargos, multas ou taxas — como requisito legal para a regularização da situação do veículo ou do condutor.

3.3.2. É importante destacar que, embora muitos desses débitos sejam de competência estadual ou mesmo municipal — a exemplo de IPVA, taxas de licenciamento, multas de trânsito estaduais ou municipais e encargos judiciais —, sua existência e regularidade impactam diretamente a tramitação e conclusão de serviços cuja formalização se dá em âmbito federal, por meio dos sistemas geridos pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), como o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (RENACH) e o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF).

3.3.3. Em razão disso, qualquer pendência financeira vinculada a um veículo ou condutor pode

interromper a jornada de atendimento a serviços de trânsito, impedindo a conclusão de processos que, embora envolvam débitos descentralizados, estão ancorados em procedimentos sistêmicos nacionais. Nesse contexto, a melhoria da jornada do usuário passa necessariamente pela integração de informações e pela racionalização da quitação de débitos, viabilizando o pagamento em etapas anteriores à formalização do serviço de trânsito pretendido.

3.3.4. É nesse cenário que se insere a necessidade de soluções tecnológicas que orquestrem, de forma segura, transparente e eficiente, a interligação entre o ecossistema financeiro e o ecossistema de trânsito. Ressalte-se que tais soluções não alteram o destino da arrecadação, tampouco invadem a competência tributária dos Estados ou Municípios, mas operam como facilitadores da jornada do cidadão, conferindo mais fluidez ao atendimento e mais segurança à gestão de informações e valores.

3.3.5. A competência arrecadatória permanece integralmente com os entes federados que detêm a titularidade dos tributos e encargos. O que se propõe é a modernização dos meios de pagamento e a automatização de rotinas sistêmicas que já são interdependentes entre os diversos níveis de governo e os sistemas nacionais.

### **3.4. DA DIFERENCIAÇÃO ENTRE ARRECADAÇÃO DE VALORES E FACILITAÇÃO DE PAGAMENTO**

3.4.1. É fundamental distinguir, no contexto da gestão de serviços públicos, a atividade de efetiva arrecadação — atribuída exclusivamente ao ente competente pela cobrança do tributo ou encargo — da atividade de facilitação ou intermediação do pagamento, que envolve a utilização de soluções tecnológicas com o objetivo de viabilizar, automatizar ou facilitar a quitação de débitos por parte do usuário.

3.4.2. A intermediação tecnológica não altera a titularidade da receita pública nem interfere na destinação dos recursos arrecadados, permanecendo esta com os órgãos estaduais, distritais ou municipais competentes. O que se busca é o aperfeiçoamento da jornada do cidadão, por meio da integração entre sistemas de trânsito e soluções de pagamento, respeitando os fluxos legais de arrecadação.

3.4.3. Essa diferenciação já se encontra consolidada em normativos vigentes, como a Resolução CONTRAN nº 918, de 28 de março de 2022, que, em seu art. 27, prevê expressamente a possibilidade de pagamento à vista ou com parcelamento de débitos relativos ao veículo (inclusive de natureza tributária, como IPVA, ou administrativa, como multas de trânsito) por meio de cartão de crédito ou débito, com a atuação de empresas credenciadas pela SENATRAN e autorizadas por instituições credenciadoras supervisionadas pelo Banco Central do Brasil (BACEN). Ressalta-se que, mesmo quando se trata de débitos estaduais ou municipais, a SENATRAN apenas disciplinou o credenciamento das facilitadoras de pagamento, sem assumir qualquer função arrecadatória. A arrecadação permanece sob responsabilidade dos órgãos originários dos débitos.

3.4.4. Outro exemplo são os gateways de pagamento, amplamente utilizados na iniciativa privada e também em soluções públicas, que não arrecadam os valores, mas atuam como pontes tecnológicas entre o pagador e a instituição financeira, encaminhando a transação ao arranjo de pagamento responsável. Assim, a liquidação financeira se dá diretamente entre o pagador e o destinatário legítimo dos recursos, sem que o gateway detenha a titularidade ou o controle dos valores em trânsito.

3.4.5. De modo análogo, empresas conhecidas como Operadoras dos Serviços de Arrecadação (OSAs) ou Administradoras de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAPs), no contexto do pagamento eletrônico de pedágios, operam por meio de tags eletrônicas que permitem a identificação e a facilitação do pagamento. Entretanto, quem efetivamente arrecada os valores de pedágio são as concessionárias de rodovias, cabendo à OSA ou AMAP apenas a função de intermediação e repasse, dentro de um modelo regulado e amplamente aceito no setor de infraestrutura rodoviária.

3.4.6. Tais modelos demonstram que a adoção de soluções tecnológicas para intermediação de pagamentos é prática consolidada e legítima, desde que preservadas as competências arrecadatórias dos entes federativos, e respeitado o devido fluxo legal e financeiro dos recursos públicos. É nesse marco que se insere a atuação da SENATRAN ao propor, por meio de seu contratado (SERPRO), a modernização dos processos de pagamento no contexto dos serviços de trânsito.

### **3.5. CONSONÂNCIA COM A LEI DE GOVERNO DIGITAL**

3.5.1. A iniciativa de modernização dos meios de pagamento vinculados aos serviços de trânsito, por meio da adoção de soluções digitais interoperáveis, encontra-se plenamente alinhada aos princípios e

objetivos estabelecidos pela Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021, conhecida como Lei de Governo Digital. Essa norma institui diretrizes para a prestação digital de serviços públicos e o uso intensivo de tecnologias para modernização da administração pública, aplicando-se não apenas à administração pública federal, mas também às administrações direta e indireta dos Estados, Distrito Federal e Municípios, conforme estabelece o artigo 2º, inciso III da referida lei.

3.5.2. Entre os princípios fundamentais da Lei de Governo Digital, com diretrizes para a eficiência pública, destacam-se:

(...)

I - **a desburocratização, a modernização, o fortalecimento e a simplificação da relação do poder público com a sociedade**, mediante serviços digitais, acessíveis inclusive por dispositivos móveis;

II - **a disponibilização em plataforma única do acesso às informações e aos serviços públicos**, observadas as restrições legalmente previstas e sem prejuízo, quando indispensável, da prestação de caráter presencial;

III - **a possibilidade aos cidadãos, às pessoas jurídicas e aos outros entes públicos de demandar e de acessar serviços públicos por meio digital**, sem necessidade de solicitação presencial;

(...)

VIII - **o uso da tecnologia para otimizar processos** de trabalho da administração pública;

IX - **a atuação integrada entre os órgãos e as entidades envolvidos na prestação e no controle dos serviços públicos**, com o compartilhamento de dados pessoais em ambiente seguro quando for indispensável para a prestação do serviço, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), e, quando couber, com a transferência de sigilo, nos termos do art. 198 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), e da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;

X - **a simplificação dos procedimentos** de solicitação, oferta e acompanhamento dos serviços públicos, **com foco na universalização do acesso e no autosserviço**;

(...)

XIV - **a interoperabilidade de sistemas** e a promoção de dados abertos;

XXI - **o apoio técnico aos entes federados para implantação e adoção de estratégias** que visem à transformação digital da administração pública;

(...)

XXIII - **a implantação do governo como plataforma** e a promoção do uso de dados, preferencialmente anonimizados, por pessoas físicas e jurídicas de diferentes setores da sociedade, resguardado o disposto nos arts. 7º e 11 da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), com vistas, especialmente, à formulação de políticas públicas, de pesquisas científicas, de geração de negócios e de controle social;

(...)

XXVI - **a promoção do desenvolvimento tecnológico e da inovação** no setor público.

3.5.3. Ou seja, de forma resumida, os princípios e diretrizes do Governo Digital e da eficiência pública pressupõem:

- O reconhecimento do usuário como centro da política de governo digital;
- O acesso digital aos serviços públicos como regra, com vistas à universalização do atendimento;
- A interoperabilidade entre os sistemas e as bases de dados da administração pública como elemento indispensável à eficiência e à fluidez dos serviços; e
- A padronização dos serviços públicos digitais, com o objetivo de simplificar a experiência do usuário, independentemente do ente federativo ou da natureza do serviço.

3.5.4. O aumento da oferta e da adesão aos serviços públicos digitais, especialmente no setor de trânsito, que envolve dados sensíveis, cobranças de débitos e decisões administrativas com efeitos relevantes na vida dos cidadãos, exige maior integração e sinergia entre os ecossistemas financeiros e os sistemas públicos de trânsito (como RENAVAM, RENACH e RENAINF), a fim de proporcionar uma experiência fluida, segura e eficaz para o usuário final.

3.5.5. Nesse sentido, soluções que viabilizem a orquestração sistêmica dos pagamentos, com redução de etapas e integração com múltiplos agentes arrecadadores, contribuem diretamente para:

- a) mitigar riscos de fraudes e inconsistências, por permitir rastreabilidade e controle automatizado;
- b) fortalecer a governança pública, ao garantir que o pagamento de débitos seja previamente verificado e conciliado antes da formalização de atos administrativos;
- c) reduzir a complexidade e os custos operacionais, tanto para o cidadão quanto para os órgãos públicos, em linha com o princípio da eficiência administrativa; e
- d) aumentar a transparência, por meio de fluxos digitais auditáveis e passíveis de controle público, em consonância com os objetivos do governo aberto e da responsabilização institucional.

3.5.6. A Lei de Governo Digital reforça que os serviços públicos digitais devem ser estruturados de forma simples, intuitiva, acessível e segura, sempre que possível com integração entre plataformas públicas e privadas que componham o ecossistema digital. Portanto, a iniciativa apoiada pela SENATRAN e operacionalizada por meio do SERPRO não só está em conformidade com a Lei de Governo Digital, como representa sua materialização concreta no setor de trânsito, ao buscar oferecer uma jornada digital mais eficiente, responsiva e segura à população, inclusive com impactos positivos imediatos aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

### **3.6. AÇÕES INTEGRADAS ENTRE A SENATRAN E OS DETRANS**

3.6.1. É imprescindível reforçar que a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) não detém competência legal para a arrecadação de tributos, taxas ou quaisquer valores devidos pelos cidadãos no âmbito dos serviços estaduais de trânsito. A efetiva arrecadação desses débitos permanece sob a responsabilidade dos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs), conforme as competências legalmente estabelecidas pela Constituição Federal e pela legislação infraconstitucional, como o Código de Trânsito Brasileiro.

3.6.2. Nesse contexto, a implantação de soluções tecnológicas para viabilizar ou facilitar o pagamento de débitos relacionados ao trânsito — como IPVA, taxas de licenciamento, multas, entre outros — pressupõe, necessariamente, a anuência e a parceria com o DETRAN competente, que é o titular da receita pública e o responsável legal por sua arrecadação.

3.6.3. A SENATRAN, portanto, não tem a prerrogativa de implantar qualquer solução de pagamento à revelia dos órgãos executivos estaduais de trânsito, justamente porque não possui a capacidade nem a competência legal para garantir a arrecadação dos valores envolvidos. Seu papel institucional é o de órgão máximo executivo de trânsito da União e órgão central do Sistema Nacional de Trânsito, incumbido de promover a integração sistêmica e a harmonização normativa entre os entes federativos, além de fomentar a modernização da gestão pública por meio de diretrizes nacionais e soluções tecnológicas integradas.

3.6.4. Assim, o objetivo da SENATRAN ao apoiar o desenvolvimento de uma solução de intermediação de pagamentos é exclusivamente o de oferecer uma arquitetura tecnológica sistêmica e interoperável, que possa ser utilizada — de forma facultativa — pelos DETRANs que assim desejarem, em complemento ou em paralelo às soluções tecnológicas próprias eventualmente já implantadas por cada Estado.

3.6.5. Trata-se, portanto, de uma ferramenta de adesão voluntária, que visa aprimorar a jornada do cidadão e conferir maior integração entre os sistemas estaduais e os sistemas nacionais de trânsito, sem qualquer ingerência sobre a arrecadação, a gestão dos valores arrecadados ou a autonomia administrativa dos órgãos estaduais. A atuação da SENATRAN está, assim, estritamente limitada à função de coordenação e disponibilização de soluções técnicas que ampliem a eficiência do Sistema Nacional de Trânsito como um todo, sempre com respeito à legislação vigente e às competências dos entes federativos.

### **3.7. ABRANGÊNCIA DA SOLUÇÃO DE PAGAMENTO**

3.7.1. Importa destacar que a solução de broker de pagamentos apoiada pela SENATRAN não se limita à intermediação de taxas, tributos ou despesas administrativas relacionadas a órgãos estaduais ou municipais. Trata-se de uma ferramenta tecnológica com arquitetura aberta e interoperável, voltada à orquestração de fluxos de pagamento de diferentes naturezas dentro do ecossistema de trânsito.

3.7.2. A solução também contempla a viabilização de pagamentos associados a órgãos e entidades

da União, como, por exemplo, serviços prestados pela SENATRAN, além de valores que não se enquadram como débitos tributários ou administrativos, mas que fazem parte da jornada do cidadão no contexto da mobilidade e do registro veicular, como:

- a) pagamento de valores relacionados à compra e venda de veículos;
- b) contratação de seguros obrigatórios ou facultativos;
- c) serviços complementares, desde que integrados à cadeia de valor do trânsito e devidamente autorizados pelas normativas vigentes.

3.7.3. Essa abrangência é coerente com a transformação digital em curso no setor público e com a tendência de integração de jornadas completas do cidadão em plataformas unificadas, promovendo maior conveniência, segurança e eficiência. Ao permitir a orquestração de múltiplos pagamentos em um único fluxo sistêmico, a solução oferece uma infraestrutura compartilhada que poderá ser utilizada por diferentes entes e agentes, sempre de forma transparente, segura e com respeito às competências de arrecadação de cada parte envolvida.

## **4. CONCLUSÃO**

4.1. Diante dos fundamentos apresentados, reafirma-se que a atuação da SENATRAN, na qualidade de órgão máximo executivo de trânsito da União e órgão central do Sistema Nacional de Trânsito, está plenamente respaldada nas competências legais estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Cabe à SENATRAN coordenar, supervisionar e fomentar políticas públicas nacionais voltadas à modernização e à integração dos serviços de trânsito, inclusive no que se refere à organização e manutenção dos sistemas RENAVAL, RENACH e RENAINF.

4.2. O avanço na digitalização desses serviços, conforme estimulado pela Lei nº 14.129/2021 – Lei de Governo Digital, exige maior interoperabilidade entre os sistemas públicos e privados, especialmente entre os ecossistemas financeiro e de trânsito. Isso é essencial para garantir jornadas digitais mais eficientes, seguras e transparentes aos usuários, além de mitigar riscos operacionais, de fraude e de governança.

4.3. A criação de soluções tecnológicas que viabilizem a intermediação do pagamento de débitos, portanto, não representa qualquer usurpação de competência arrecadatória dos DETRANs ou demais entes federados. A SENATRAN, em nenhum momento, pretende exercer atividade de arrecadação, tampouco possui meios legais ou técnicos para isso. Seu papel é o de estruturar e disponibilizar, em parceria com o SERPRO, uma ferramenta sistêmica e integrada de uso facultativo, que possa ser adotada pelos DETRANs interessados, sempre respeitando a titularidade da arrecadação e a autonomia dos entes subnacionais.

4.4. A implantação de qualquer solução de pagamento dependerá, necessariamente, da adesão e participação do respectivo DETRAN, titular dos débitos e responsável por sua arrecadação. Portanto, não haverá imposição ou implantação unilateral de solução tecnológica por parte da SENATRAN, justamente porque não há como assegurar a arrecadação sem a atuação ativa do órgão arrecadador.

4.5. Ademais, a solução de broker de pagamentos proposta pela SENATRAN possui abrangência mais ampla do que a simples quitação de tributos ou taxas estaduais ou municipais, alcançando também valores devidos a órgãos da União e transações não tributárias associadas à jornada do cidadão no trânsito, como compra de veículos e contratação de seguros. Trata-se, portanto, de uma infraestrutura tecnológica compartilhada, voltada à integração de diversos fluxos financeiros legítimos no contexto da mobilidade, sempre respeitando as competências dos entes envolvidos.

4.6. Dessa forma, a iniciativa promovida pela SENATRAN visa unicamente ampliar as possibilidades tecnológicas disponíveis aos entes integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, em consonância com os princípios legais da eficiência, interoperabilidade, transformação digital e respeito às competências federativas.

4.7. Dessa forma, sugerimos ao Secretário Nacional de Trânsito, caso aprovados os apontamentos realizados nessa Nota Técnica, o encaminhamento de Ofício ao dirigente máximo da entidade, com os esclarecimentos aqui trazidos, anexando a presente Nota Técnica.

**BASÍLIO MILITANI NETO**  
**Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**



Documento assinado eletronicamente por **Basilio Militani Neto, Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 06/05/2025, às 11:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),  
informando o código verificador **9707257** e o código CRC **D3E71241**.



**Referência:** Processo nº 50000.019240/2025-12



SEI nº 9707257

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: - [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)