



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF) TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

PARECER n. 00633/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 00748.001353/2021-26 (REF. 00692.003654/2021-87)

INTERESSADOS: UNIÃO E OUTROS

ASSUNTOS: DIREITO DE GREVE

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL, TRABALHISTA E ADMINISTRATIVO. TRANSPORTE TERRESTRE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS. LEI Nº 11.442, DE 2007. NATUREZA COMERCIAL. NÃO CARACTERIZAÇÃO DE VÍNCULO DE EMPREGO. PRECEDENTES JUDICIAIS, INCLUSIVE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL.

Senhora Consultora Jurídica,

1. RELATÓRIO

1. Trata-se de procedimento instaurado pela Secretaria-Geral de Contencioso (SGCT) da Advocacia-Geral da União (AGU) para possibilitar a apresentação de subsídios por parte desta Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura para melhor instruir os autos da suspensão de tutela provisória ajuizada pela União, autuada no Supremo Tribunal Federal sob o número STP 830, em face da decisão da Desembargadora do TRF 1ª Região, deferiu o pedido de antecipação da tutela recursal, acolhendo a argumentação deduzida pela recorrente, ao entendimento, em síntese, de que *“a manutenção das decisões agravadas teria o condão de frustrar as manifestações pertinentes, a partir de decisões judiciais proferidas por juízos absolutamente incompetentes”*.

2. Como bem salienta a SGCT, o ponto central do debate refere-se à incidência ou não da Súmula Vinculante nº 23 do STF que assim dispõe: *“A Justiça do Trabalho é competente para processar e julgar ação possessória ajuizada em decorrência do exercício do direito de greve pelos trabalhadores da iniciativa privada”*. Assim, foram solicitadas informações adicionais acerca das categorias profissionais dos potenciais envolvidos em tal litígio, esclarecendo se o exercício profissional de tais categorias se submeteriam ou não às relações de cunho trabalhista, com o intuito de demonstrar a competência da Justiça Federal para o julgamento do caso.

3. Ante esse cenário, a Coordenação-Geral de Assuntos Judiciais desta Consultoria Jurídica, por meio da Cota n. 02052/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (Seq. 17 deste NUP), solicitou que esta Coordenação-Geral Jurídica de Transportes Terrestres e Aeroviário se manifestasse a respeito do tema.

4. Observe-se que, segundo informação constante na Cota n. 02056/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (Seq. 18 deste NUP), o Ministro Presidente do Supremo Tribunal Federal, em decisão de 03 de novembro de 2021

(certidão no NUP 00692.003654/2021-87, Seq. 38), deferiu o pedido liminar de suspensão da decisão proferida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região, nos seguintes termos:

"[...] DEFIRO liminar, para sustar os efeitos da decisão proferida no Agravo de Instrumento nº 0085416-89.2021.4.01.8000, em curso perante o Tribunal Regional Federal da 1ª Região, de modo a restabelecer os mandados proibitórios de ocupação de rodovias federais concedidos em ações possessórias ajuizadas pela União perante a Justiça Federal, até ulterior decisão no presente incidente, com fundamento no §7º do art. 4º da Lei 8.437/92. Comunique-se com urgência o Tribunal Regional Federal da 1ª Região. Nos termos do §2º do art. 4º da Lei 8.437/92, intime-se a entidade agravante, para que se manifeste sobre o pedido de suspensão formulado no prazo legal. Após, à Procuradoria-Geral da República, para manifestação (Lei 8.437/92, art. 4º, §2º). Publique-se. Int."

5. É o relatório. Passa-se a opinar.

2. DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

6. Preliminarmente, considera-se oportuno esclarecer que, no exercício das competências que lhe foram atribuídas pelo art. 131 da CRFB/88 e pelo art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 1993, compete a este órgão de execução da Advocacia-Geral da União prestar consultoria sob o prisma estritamente jurídico, não lhe cabendo, portanto, adentrar na análise dos aspectos da conveniência e da oportunidade da prática dos atos administrativos, nem em aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa. Ademais, no que se refere aos aspectos de natureza técnica alheios à seara jurídica, parte-se da premissa de que os órgãos e servidores competentes para a sua apreciação detêm os conhecimentos específicos necessários e os analisaram adequadamente.

2.1 Do transporte rodoviário de cargas no ordenamento jurídico brasileiro

7. De início, cumpre destacar que o Brasil não conta com um único diploma legal para tratar do transporte rodoviário de cargas. A principal norma sobre tal tema é a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe o transporte rodoviário de cargas **por conta de terceiros e mediante remuneração**.

8. A Lei nº 11.442, de 2007, é bastante clara ao afirmar, já em seus dois primeiros artigos, que:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

[...]

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas; [\(Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021\)](#)

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico (sem destaques no original).

9. Percebe-se, de plano, que o transporte rodoviário de cargas poderá ser feito por profissionais autônomos, que estabelecem relações jurídicas de natureza comercial com aqueles que os contratam.

10. Os arts. 4º e 5º da mesma Lei nº 11.442, de 2007, contudo, deixam isso ainda mais claro, senão vejamos:

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC **ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC** definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se **TAC-agregado** aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se **TAC-independente** aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante **frete ajustado a cada viagem**.

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado **TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego**.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador **não caracterizarão vínculo de emprego**.

Art. 5º **As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego** (sem destaques no original).

11. Observe-se que o chamado Transportador Autônomo de Carga (TAC) subdivide-se em diversas espécies, mas que têm como traço comum justamente a não caracterização de vínculo de emprego entre si ou entre ele próprio e o dono ou embarcador da carga. Esse vínculo, repita-se, é de natureza comercial, tanto que **o Código Civil dedica um capítulo aos contratos de transporte (arts. 730 a 756), constando uma sessão exclusiva para o transporte de coisas**.

12. Nessa linha, a remuneração dos TAC é realizada não por meio de salário, mas sim por meio do pagamento do frete, objeto de normatização pela já citada Lei nº 11.442, de 2007, e inclusive pela Lei nº 13.303, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, como decorrência mesma da última paralisação de grande porte promovida pela categoria.

13. Esse sistema de pagamento diferenciado também abordado na recente Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, que institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). Por meio da alteração implementada na Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, permitiu-se expressamente que o TAC chegasse mesmo a emitir fatura e duplicata com base nos serviços prestados, o que evidencia ainda mais a natureza comercial de sua atividade.

14. Por fim, a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, dispondo sobre o exercício da profissão de motorista profissional, estabelece em seus arts. 1º e 2º, inciso V, que:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

[...]

V - se empregados:

- a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;
- b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e
- c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

15. São normas específicas relativas ao que a Consolidação das Leis do Trabalho, em seus arts. 235-A a 235-G, denominou de "serviço do motorista profissional empregado".

16. Há, pois, uma claríssima distinção jurídica entre o transportador autônomo de carga e o motorista profissional empregado na legislação pátria, que, por óbvio, não passaram despercebidas pelo Judiciário.

17. O Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, cuja jurisdição compreende o Distrito Federal, inúmeras vezes já reconheceu essa diferença, como se observa pelo precedente que se passa transcrever:

TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS. LEI Nº 11.442/2007. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Demonstrado o cumprimento dos requisitos da Lei nº 11.442/2007 relacionada ao transportador autônomo de cargas, não há como reconhecer o vínculo de emprego postulado, na forma do art. 5º, da referida lei.

Recurso ordinário conhecido em parte e não provido.

(RO, proc. 0001288-71.2017.5.10.0102, 3ª Turma, Rel. Des. Cilene Ferreira Amaro Santos, julgado em 09 de junho de 2021).

18. Mesmo o Supremo Tribunal Federal já se manifestou da seguinte maneira sobre o tema:

Ementa: Direito do Trabalho. Ação Direta de Inconstitucionalidade e Ação Declaratória da Constitucionalidade. Transporte rodoviário de cargas. Lei 11.442/2007, que previu a terceirização da atividade-fim. Vínculo meramente comercial. Não configuração de relação de emprego.

1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese.

2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170). A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso.

3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial.

4. Procedência da ação declaratória da constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese: "1 – A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição

não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 – O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF. 3 – **Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista**”.(ADC48 e ADI 3961, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 15/04/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-140 DIVULG 04-06-2020 PUBLIC 05-06-2020, sem destaque no original)

19. Cumpre destacar trechos do voto condutor do Acórdão, proferido pelo Min. Barroso:

22. De acordo com o art. 3º da CLT[25], a relação de emprego caracteriza-se pelos seguintes elementos: (i) onerosidade, (ii) não-eventualidade, (iii) pessoalidade e (iv) subordinação. A Lei nº 11.442/2007 prevê duas modalidades distintas de TAC. O TAC-agregado e o TAC-independente. O TAC-agregado, nos termos do art. 4º, §1º, da Lei nº 11.442/2007, dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente ou por meio de preposto seu, por expressa determinação legal. Não estão presentes, portanto, na relação com o contratante, os elementos da pessoalidade e da subordinação. O TAC-independente presta serviços em caráter eventual. Portanto, em nenhum dos dois casos haveria relação de emprego nem mesmo à luz dos critérios da CLT.

[...]

25. Por fim, é de se notar que nem mesmo pelos critérios da Consolidação das Leis do Trabalho seria possível configurar a contratação do transporte autônomo de carga como relação de emprego, diante da ausência dos requisitos da pessoalidade, da subordinação e/ou da não-eventualidade. Por todo exposto, entendo que, **uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista. Entendimento contrário é justamente o que tem permitido que, na prática, se negue sistematicamente aplicação à norma em exame, esvaziando-lhe o preceito**. Portanto, o regime jurídico que se presta como paradigma para o exame da natureza do vínculo é aquele previsto na Lei nº 11.442/2007.

20. Diga-se de passagem que essa posição do STF vem sendo reiteradamente observado em julgamentos outros da própria Corte constitucional, inclusive para fins de definição da competência da Justiça do Trabalho, conforme se constata julgado abaixo:

Ementa: CONSTITUCIONAL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NA RECLAMAÇÃO. VIOLAÇÃO AO QUE DECIDIDO NA ADC 48. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA COMUM PARA JULGAR CAUSA ENVOLVENDO RELAÇÃO JURÍDICA COMERCIAL. AGRAVO INTERNO PROVIDO. 1. No julgamento da ADC 48, o Ministro Relator Roberto Barroso consignou em seu voto que a Lei 11.442/2007, “disciplina, entre outras questões, a relação comercial, de natureza civil, existente entre os agentes do setor, permitindo a contratação de autônomos para a realização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) sem a configuração de vínculo de emprego”. 2. As relações envolvendo a incidência da Lei 11.442/2007 possuem natureza jurídica comercial, motivo pelo qual devem ser analisadas pela justiça comum, e não pela justiça do trabalho, ainda que em discussão alegação de fraude à legislação trabalhista, consubstanciada no teor dos arts. 2º e 3º da CLT. 3. Agravo Interno provido.(Rcl 43544 AgR, Relator(a): ROSA WEBER, Relator(a) p/ Acórdão: ALEXANDRE DE MORAES, Primeira Turma, julgado em 17/02/2021, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-039 DIVULG 02-03-2021 PUBLIC 03-03-2021)

21. Assim, não há que se confundir o transportador autônomo de carga com o motorista profissional empregado.

2.2 Das paralisações organizadas dos serviços de transporte rodoviário de carga: a questão da obstrução de rodovias

22. Como bem se sabe, o transporte é um direito social previsto expressamente no art. 6º da Constituição da República. Por meio de tal direito se exercem vários outros, inclusive de cunho fundamental elencados no art. 5º do

mesmo texto constitucional, como o da liberdade, notadamente o direito de locomoção no território nacional expresso no inciso XV. O mesmo se pode dizer em relação a outros direitos de semelhante jaez, como educação e saúde.

23. Por outro lado, a segurança viária também possui envergadura constitucional, estando prevista no art. 144, § 10, da Carta Maior, devendo ser exercida "para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas". Nota-se mais uma vez a conexão com direitos fundamentais como vida, propriedade, entre outros.

24. Em estreita ligação com os aludidos dispositivos constitucionais, o Código de Trânsito Brasileiro determina logo em seu art. 1º, § 2º, que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

25. É inegável, portanto, o dever tanto de particulares como do Poder Público de manter as vias públicas, especialmente rodovias, desobstruídas. Não se olvide que, nos termos do art. 246 do Código Trânsito Brasileiro, obstaculizar a via indevidamente é uma infração gravíssima, sujeita a penalidade dev multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

26. Quanto ao direito de greve, não se pode ignorar que é destinado aos trabalhadores empregados e regulada pela Lei nº 7.783, de 28 de junho 1989. Assim, cumpre a destacar é que, se não estamos a tratar de empregados, mas de profissionais autônomos - como ficou sobejamente demonstrado nas linhas anteriores -, não há, em verdade, movimento grevista, mas mera paralisação de atividades econômicas.

27. De todo modo, ainda que de greve se tratasse, tal direito, como ocorre com todo e qualquer direito, não é absoluto. A Lei nº 7.783, de 28 de junho 1989, elenca em seu art. 10 alguns serviços ou atividades essenciais cuja prestação deve ser garantida mesmo durante um movimento paredista, são eles: distribuição de gás e combustíveis; assistência médica e hospitalar; distribuição e comercialização de medicamentos e alimentos; funerários; transporte coletivo; captação e tratamento de lixo; atividades portuárias. Isso porque não seria razoável ou proporcional sacrificar, no exercício de um direito, outros de igual ou maior relevância para a sociedade.

28. Não é difícil perceber que todos os serviços ou atividades acima extraídos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho 1989, têm íntima ligação com o transporte rodoviário de carga, obstado por eventuais manifestações. Assim, vê-se que, no plano da juridicidade, uma coisa é exercer o legítimo direito de se expressar ou mesmo de deixar de exercer determinada atividade econômica, outra, consideravelmente distinta, é obstaculizar rodovias.

3. CONCLUSÃO

29. Ante o exposto, e por tudo mais que dos autos consta, opina-se no sentido de que:

- a. a atividade exercida pelo transportadores autônomos de carga não caracteriza de vínculo de emprego, possuindo natureza comercial, nos termos da Lei nº 11.442, de 2007; e
- b. a obstaculização indevida de rodovias é ilegal, podendo gerar sérios riscos a direitos de envergadura constitucional.

30. É o parecer.

À consideração superior.

Brasília, 08 de novembro de 2021.

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIOS

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 758775175 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 08-11-2021 19:00. Número de Série: 0x6F73DC691571F1E53A49B997CAD1E1D61ED33E3E. Emissor: AC DIGITALSIGN RFB G2.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF) TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

DESPACHO n. 01198/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 00748.001353/2021-26 (REF. 00692.003654/2021-87)

INTERESSADOS: UNIÃO.

ASSUNTOS: TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS.

1. Aprovo o Parecer n. 633/2021/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.
2. Restituam-se os autos à Coordenação-Geral de Assuntos Judiciais, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 08 de novembro de 2021.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA

Procuradora Federal

Consultora Jurídica

Documento assinado eletronicamente por NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 761803211 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA. Data e Hora: 08-11-2021 20:01. Número de Série: 53936401259207922010171389116. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.