



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Competitividade e Melhorias Regulatórias
Coordenação-Geral de Desregulamentação e Competitividades

PARECER SEI Nº 5124/2021/ME

Ementa: Audiência Pública 002/2021, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à minuta de Resolução que estabelece o Regulamento das Concessões Rodoviárias, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Processo SEI nº10099.100226/2021-54

Acesso: Público

Brasília, 23 de abril de 2021

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME) apresenta, por meio do presente parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública ANTT nº 002/2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), visando a contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres, nos termos de suas atribuições, definidas na [Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011](#),^[1] e no [Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019](#)^[2].

2. A mencionada Audiência pública tem o objetivo de submeter à discussão pública, para a obtenção de sugestões e contribuições, a documentação (jurídica e técnica) inerente à proposta de edição de Resolução que estabelece um marco regulatório das concessões rodoviárias, consolidando regras gerais das concessões e deixando para os termos contratuais elementos específicos de caracterização do ativo.

3. Da análise da proposta de Resolução, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na audiência pública (Anexo Dossiê disponibilizado - AP ANTT 02/2021 (SEI nº 14581635)) sob análise, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios e de outros incentivos à eficiência econômica, por meio das seguintes contribuições:

- i. estabelecer como condição de eficácia das alterações advindas com a aplicação do regulamento a realização do reequilíbrio contratual na mesma data do aditivo, conforme item 30 deste parecer;
- ii. suprimir do texto normativo hipóteses de multa em dispositivo que representa cerceamento do direito de petição ao ente regulado, conforme item 33 deste parecer;
- iii. consolidar todas as matérias não tratadas no RCR 1 num único volume e submeter a proposta integral de regulamentação à nova audiência pública, conforme item 35 deste parecer

4. As considerações contidas neste parecer visam ao aprimoramento da proposta de Resolução, sob as óticas regulatória e concorrencial, destacando-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres.

5. A proposta submetida à audiência pública refere-se ao estabelecimento de um regulamento que institua um marco regulatório das concessões rodoviárias sob competência da ANTT.

6. Conforme observado pela agência, após 20 anos de constituição da ANTT, pela [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001^{\[3\]}](#), e do início das concessões, a ausência de um marco legal tem representado um elevado custo regulatório tanto da agência para gerir contratos com características de fiscalização, supervisão de obras sob diferentes perspectivas, quanto dos regulados, que têm de se adequar a modelos contratuais diversos.

7. Dessa forma, a edição da presente Resolução de Concessão Rodoviária (RCR), tem por objetivo consolidar regras gerais que sejam coerentes com as melhores práticas regulamentares da Administração Pública Federal, respeitando obrigações contratuais firmadas e servindo de orientação para a atualização. Deixando para os contratos estritamente os elementos de caracterização e pertinência específica dos ativos. Representando uma migração do modelo vigente, que é contratual para um modelo normativo.

8. Segundo NOTA TÉCNICA SEI Nº 267/2021/CNORD/GERER/SUROD/DIR após discussões internas no âmbito da Superintendente de Infraestrutura Rodoviária, o Gerente de Regulação Rodoviária e outras áreas da SUROD e unidades organizacionais da ANTT, ficou definido que o Regulamento das Concessões Rodoviárias seria executado nas seguintes etapas:

- RCR 1 – Regras gerais e direitos de usuários
- RCR 2 - Bens, obras e serviços e adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)
- RCR 3.1 - Equilíbrio econômico-financeiro (aspectos societários, seguros, receitas e verbas contratuais)
- RCR 3.2 - Equilíbrio econômico-financeiro (alocação de riscos contratuais, reajuste, revisão tarifária, fatores tarifários, equilíbrio econômico-financeiro e revisão contratual)
- RCR 4 - Fiscalização e penalidades
- RCR 5 – Meios de encerramento contratual

9. Cabe frisar que a proposta de Resolução, objeto da audiência pública analisada, diz respeito apenas aos aspectos gerais e direitos dos usuários (RCR1), que foi dividido em cinco capítulos com a seguinte estrutura:

- Capítulo I - apresenta as disposições introdutórias ao RCR 1, seu objeto e âmbito de atuação, além das diretrizes para sua interpretação e aplicação;
- Capítulo II - apresenta as disposições gerais aplicáveis às concessões, com destaque para as garantias e deveres contratuais, prazos e comunicação. Nesse capítulo também consta uma introdução ao tema da classificação periódica das concessionárias, e questões relativas à transparência da regulação da ANTT e da prestação de informações pelas concessionárias;
- Capítulo III - apresenta os direitos e obrigações dos usuários. Tratando de temas como serviço de atendimento presencial, telefônico eletrônico, além da carta de serviço aos usuários e serviços de informações. Outro assunto abordado no capítulo é a criação das Comissões Tripartites das Rodovias Concedidas;
- Capítulo IV - trata dos contratos de concessão, consolidando conteúdo hoje apresentado nos citados contratos, referentes aos temas: objeto, partes e cláusulas obrigatórias, bem como interpretação e alteração contratual;
- Capítulo V – apresenta a conclusão da norma com disposição finais e transitórias.

10. Em que pese a iniciativa da agência em disciplinar e uniformizar, as relações entre a ANTT e Concessionárias, por meio de resolução como maneira de dotar os contratos de maior dinamismo, avalia-se que o procedimento de desmembrar a resolução em partes, conforme item 8 do presente parecer pode prejudicar a compreensão do impacto de toda a proposta.

11. Avalia-se pertinente que se promova o debate público da proposta integral de regulamentação, de modo que, além das normas gerais, sejam apresentados e se permita apreciar todos os impactos que a proposta causaria aos contratos vigentes, o que inclui novas obrigações e penalidades.

12. Com o intuito de esclarecer os pontos controversos que podem gerar danos graves às concessionárias citam-se artigos inseridos nas seções que disciplinam o objeto, diretrizes e âmbito de aplicação do RCR, in-verbis:

Art. 3º. O Regulamento das Concessões Rodoviárias se aplica aos contratos de concessão:

I - celebrados após a publicação desta Resolução;

II - aditados para adequação aos termos desta Resolução; ou

III - celebrados antes da publicação desta Resolução, quando o dispositivo contratual fizer remissão genérica à regulamentação da ANTT ou quando não houver tratamento contratual em sentido diverso. (grifo nosso)

Art. 4º. Em caso de divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, devem ser observadas as seguintes regras:

(...)

III - no que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

Parágrafo único. As partes poderão, de comum acordo, optar pela aplicação da regulamentação da ANTT em detrimento do contrato de concessão, mediante adesão irretratável à resolução, promovendo-se posteriormente o aditamento do contrato. (grifo nosso)

Art. 5º. As alterações supervenientes da regulamentação da ANTT aplicar-se-ão imediatamente aos contratos de concessão previstos nos incisos do art. 3º.

Parágrafo único. Se a alteração da regulamentação da ANTT causar desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a recomposição do equilíbrio será realizada na revisão subsequente, mediante comprovação do desequilíbrio, na forma da regulamentação da ANTT. (grifo nosso)

13. Conforme se verifica nos dispositivos apresentados, a minuta de resolução abre o precedente para aplicação retroativa nos casos em que o termo contratual for omissivo ou não dispuser de maneira contrária e nas situações de remissão genérica a regulamentação pela ANTT. Além das situações anteriores, existe a previsão de aplicação superveniente da resolução em detrimento do contrato.

14. Os fatos apresentados configuram uma inovação jurídica indesejável, tanto por não limitar o poder regulamentar da ANTT, quanto por representar uma discordância ao princípio de se concessionar um serviço público, qual seja, diminuir a atuação estatal, transferindo para o parceiro privado a execução para que esse exerça em seu próprio nome e por sua conta e risco, mediante cobrança de tarifa dos usuários.

15. Além disso, a disposição de se recompor o equilíbrio contratual apenas nas revisões subsequentes nos casos em que a aplicação da resolução acarrete tal desequilíbrio, é outro fato que corrobora com o entendimento que possíveis efeitos indesejados na referida regulamentação.

16. Como analogia para construção da resolução a ANTT poderia ter buscado inspiração nos artigos do Código Tributário Nacional, [Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966^{\[4\]}](#), em especial nos artigos 106 e 108. Nos citados dispositivos há a possibilidade de aplicação retroativa da legislação superveniente, bem como situação que deve ser adotada nos casos de ausência de disposição expressa.

17. Assim, poderia a agência ter adotado nos artigos citados no item 12 do presente parecer disposições em que a retroatividade da norma não implicasse em agravamento de penalidade ou nos casos omissos, previsto na minuta de resolução, que a aplicação gerasse imposição de nova obrigação contratual, ou dispensa dessa, apenas após o devido equilíbrio do termo contratual.

18. Outro ponto que causa preocupação é a tentativa de aplicação do art. 80 do Código de Processo Civil, [Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015](#)^[5], no RCR. O referido artigo do CPC teve sua reprodução *ipsis litteris* na sessão II do capítulo II da minuta de resolução, que trata das garantias e deveres processuais, prazos e comunicações. O intuito de trazer à esfera administrativa a figura da litigância de má-fé que por si só deveria ter sido evitada, contudo, mais uma vez a minuta apresenta uma inovação jurídica indesejável e desarrazoada, ainda mais quando institui a hipótese de aplicação de multa no valor de 0,2% do faturamento anual como forma de coibir a prática dos atos do caput do art. 7º., in verbis:

Art. 7º. Configura exercício abusivo do direito de petição ou litigância de má-fé, sem prejuízo da aplicação de sanção mais gravosa pela tipificação de outra conduta relacionada:

I - deduzir pretensão ou defesa contra texto expresso em lei, norma da ANTT ou fato incontroverso;

II - alterar a verdade dos fatos ou apresentar documento falso;

III - usar do processo administrativo para conseguir objetivo ilegal;

IV - opuser resistência injustificada ao andamento do processo;

V - proceder de modo temerário em qualquer incidente ou ato do processo administrativo;

VI - provocar incidente manifestamente infundado; e

VII - manejar pedido ou recurso administrativo com intuito manifestamente protelatório.

§ 1º. As condutas de que trata o caput são puníveis com multa em valor de até 0,2% (dois décimos por cento) do faturamento anual da concessionária no exercício fiscal anterior à prática do ato.

(...)

19. Numa análise do referido artigo verifica-se pretensão é conflituosa com a própria [Constituição Federal](#)^[6], como por exemplo os incisos XXXIV, XXXV e XXXVII do art. 5º:

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

(...)

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

20. Ademais, em que pese o esforço argumentativo apresentado no documento, Comentário ao RCR, disponibilizado pela ANTT, para tentar justificar a aplicação do percentual de 0,2% na aplicação de penalidade, como analogia ao art. 18 do CPC, não se avalia razoável correlacionar o valor da causa, estipulado no código processual, com faturamento anual da concessionária.

3 ANÁLISE

3.1 ASPECTOS CONCORRENCIAIS

21. Para avaliação dos aspectos concorrenciais da minuta do Regulamento de Concessões Rodoviárias, descreve-se abaixo metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)^[7]. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. O

impacto pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apolítica proposta:

- i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de apolítica proposta:

- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correulamentação;
- ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
- iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

22. Considerando os critérios estabelecidos pela OCDE, não foram verificados impactos negativos à

concorrência na minuta de resolução RCR1 submetida à Audiência Pública ANTT 002/2021. A proposta de regulamentação apresenta apenas aspectos gerais que tem por objetivo servir como um marco legal único, diminuindo os custos regulatórios e aumentando a transparência das concessões rodoviárias sob responsabilidade da ANTT.

3.2 AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

23. Da análise da presente resolução proposta pela ANTT, verificam-se situações que acarretam onerosidade regulatória tais como obrigações regulatórias e complexidade normativa, por tentarem inovar e alterar situações contratuais estabelecidas anteriormente a norma que se discute.

24. A referência para avaliar a onerosidade regulatória é a [Instrução Normativa SEAE nº 111, de 5 de novembro de 2020](#)^[8], que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

25. Dentre os fatos observados há a previsão de aplicação do normativo da agência aos contratos de concessão celebrados antes da Resolução quando o dispositivo contratual fizer remissão genérica à regulamentação da ANTT ou quando não houver tratamento contratual em sentido diverso.

26. Outro ponto é a previsão de predominância da resolução frente ao contrato quando houver divergência entre a regulamentação e o termo contratual sendo aplicado a regulamentação da ANTT nos casos omissos. Também há previsão que permite as partes, de comum acordo, optar pela aplicação da regulamentação da ANTT em detrimento do contrato de concessão, mediante adesão irretratável à resolução, promovendo-se posteriormente o aditamento do contrato.

27. Há também disposição no sentido de permitir a aplicação imediata de alterações supervenientes da regulamentação da ANTT, com possibilidade de recomposição do equilíbrio contratual, realizada na revisão subsequente, mediante comprovação do desequilíbrio, na forma da regulamentação da ANTT.

28. Considerando os dispositivos da minuta de resolução comentados, avalia-se que previsão de aplicação retroativa e superveniência da norma em detrimento ao contrato, sem a devida qualificação, quantificação dos efeitos financeiros e sem qualquer limitação ao poder normativo inovador da ANTT se enquadra no item IV obrigações regulatórias, cuja definição é dada pelo inciso IV do art. 2º da Instrução Normativa SEAE nº 111/2020, in verbis:

IV - obrigações regulatórias - a exigibilidade de cumprimentos procedimentais ou relacionados, compulsórios e dispostos em ato normativo infralegal editado pelo regulador; incluindo quanto a fornecimento de dados e informações, pagamento de taxas e emolumentos e relacionados ou deveres genéricos referentes a comunicações, formulários, disponibilizações, entregas, transferências, entre outros;

29. Para avaliar em que medida as obrigações regulatórias avaliadas constituem um problema de onerosidade, com implicações negativas sobre a eficiência econômica, a Instrução Normativa SEAE nº 111/2020 indica situação padrão pró-concorrência, que se transcreve abaixo:

Padrão pró-concorrência: Obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

30. Assim, para que a aplicação da proposta de resolução nas situações dos itens 25, 26 e 27 do presente parecer, possam acarretar mudanças nas obrigações ou penalidades aos concessionários, recomenda-se que as alterações somente tenham eficácia após realização do reequilíbrio contratual devido e celebração de eventual aditamento contratual. (Contribuição 01).

31. Com relação aos itens 18 a 20 deste parecer, sob a luz da Instrução 111/2020, observam-se o

enquadramento com efeitos negativos previsto no inciso I do art. 2º da Instrução Normativa SEAE nº 111/2020:

I - complexidade regulatória - a onerosidade associada às barreiras de acesso à informação regulatória, inclusive quanto a quantidade e qualidade normativa, harmonização terminológica, isonomia e previsibilidade da aplicabilidade de dispositivos, acessibilidade a diferentes agentes inclusive estrangeiros, população em geral, profissionais da área, fiscais entre outros;

32. Aplicação desarrazoada de multa de até 0,2% (dois décimos por cento) do faturamento anual da concessionária no exercício fiscal anterior à prática do ato “julgado” abusivo do direito de petição ou litigância de má-fé, §1º do art. 7 do RCR1, representa um cerceamento do direito de petição ao ente regulado. Criando por sua vez a figura de um tribunal de exceção na própria agência, situação essa vedada pelo texto constitucional.

33. Dessa forma, esta Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade recomenda a supressão do texto normativo do dispositivo que institui a multa citada no item 32. E nos casos em que se entenda haver lesão ou prejuízo a administração pública, que se recorra ao poder judiciário para obter a tutela jurisdicional adequada. (Contribuição 02)

3.3 OUTRAS POSSIBILIDADES DE APRIMORAMENTO

34. Outro aspecto passível de aprimoramento, já abordado nos itens 10 deste parecer, diz respeito ao fato da pertinência de se avaliar a proposta integral de regulamentação, a qual, apenas em parte, é objeto da audiência pública em foco.

35. Considerando válida a pretensão de suprir uma deficiência normativa de duas décadas de forma completa, evitando-se futuros questionamentos judiciais das partes por ventura prejudicadas, recomenda-se que haja consolidação com as outras matérias dos RCR 2, RCR3.1, RCR 3.2, RCR 4 e RCR5 e que seja submetida à nova audiência pública a proposta integral de regulamentação, de modo que se possa avaliar de forma mais clara o conjunto de seus efeitos potenciais. (contribuição 03)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

36. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública ANTT nº 002/2021, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições à minuta de Resolução que estabelece o Regulamento das Concessões Rodoviárias, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

37. Da análise da proposta de resolução apresentada, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na Audiência pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das seguintes contribuições:

i. estabelecer como condição de eficácia das alterações advindas com a aplicação do regulamento a realização do reequilíbrio contratual na mesma data do aditivo, conforme item 30 deste parecer;

ii. suprimir do texto normativo hipóteses de multa em dispositivo que representa cerceamento do direito de petição ao ente regulado, conforme item 33 deste parecer;

iii. consolidar todas as matérias não tratadas no RCR 1 num único volume, e submeter proposta integral à audiência pública, conforme item 35 deste parecer.

38. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

Brasília, 23 de abril de 2021.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

GIOVANNI BAIER NUNES

Analista em Infraestrutura de Transportes

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm

[2] Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Economia, remaneja cargos em comissão e funções de confiança, transforma cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm

[3] Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10233.htm

[4] Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm

[5] Código de Processo Civil. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm

[6] Constituição Da República Federativa do Brasil de 1988. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

[7] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>

[8] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 27/04/2021, às 13:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Giovanni Baier Nunes, Analista de Infraestrutura**, em 27/04/2021, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 27/04/2021, às 14:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 27/04/2021, às 14:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 27/04/2021, às 14:44, 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 https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **14848812** e o código CRC **7BC19FEA**.