



PARECER SEI Nº 11837/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 14/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que trata da proposta de consolidação dos atos normativos relativos aos seguintes aspectos da navegação interior: transporte público; transporte privado; critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte, homologação e afretamento de embarcações; e atributos mínimos de serviço público adequado para percurso de longa distância.

Acesso: Público.

Processo SEI nº 10099.100611/2021-00

1 SUMÁRIO-EXECUTIVO

1. A Audiência Pública nº 14/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), origina-se do desenvolvimento do tema 1.1 da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021: “Simplificar o Estoque Regulatório da Navegação Interior”, e pretende aglutinar instrumentos já editados em normas únicas, mais sintéticas e objetivas, focadas principalmente no destinatário da resolução, no tipo de transporte (se público ou privado) e seu consequente regime jurídico, e não na modalidade da navegação.

2. Segundo a agência, atualmente as normas da navegação interior estão classificadas em função do tipo de navegação, com redação voltada ao interessado em prestar o serviço. Com isso, observa-se repetição de dispositivos entre tais resoluções e, ao mesmo tempo, falta de padrão para determinadas exigências comuns.

3. Isso porque, em se tratando de transporte aquaviário, o modo de navegar (se em travessia, até 11 milhas, ou longitudinal, acima de 11 milhas) não tem utilidade prática como critério de normatização da navegação interior.

4. Assim, a proposta de simplificação pretende consolidar os instrumentos normativos sob o mesmo regime jurídico, segregando aqueles afetos ao direito público, de um lado, e os de direito privado, de outro. Já as normas que disciplinam procedimentos de outorga e afretamento de embarcações, por estabelecerem dispositivos gerais sobre documentação e mecanismos de requisição perante a ANTAQ, foram objeto de norma própria.

5. Em que pese mérito da proposta, esta Secretaria de Advocacia da Concorrência e competitividade - Seae apresenta as recomendações constantes nos itens 2.2, 2.3 e 2.4, que objetivam contribuir com o aprimoramento da proposta de regulamentação, sob as óticas concorrencial e regulatória, relacionados a efeitos sobre a eficiência econômica, reconhecendo que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transporte aquaviário, nos termos da lei.

6. Trata-se de manifestação em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019, com base nas informações disponíveis até a

presente data.

2 ANÁLISE

7. A ação da agência está alicerçada nos arts. 23, inciso I, e 27, inciso IV, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que conferem à ANTAQ competência para elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários, e fomentando a competição entre os operadores.

8. Diante de tal responsabilidade, a ANTAQ submete a referida proposta à Audiência Pública, com o objetivo de obter contribuições às minutas de resolução e de portaria.

2.1. Da Análise de Impacto Regulatório (AIR)

9. A ANTAQ elaborou a Análise de Impacto Regulatório, nos termos do art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, contendo duas alternativas:

- Alternativa 01: Manter a situação atual, o que implicaria em não regular o tema.
- Alternativa 02: Consolidar as normas pelo regime jurídico e tipo de transporte.

10. A ANTAQ adotou a alternativa 02, optando por consolidar os instrumentos normativos sob o mesmo regime jurídico, segregando aqueles afetos ao direito público, de um lado, e os de direito privado, do outro, tida como a opção mais eficiente do ponto de vista regulatório.

11. Sendo assim, resultaram do processo de consolidação as seguintes minutas de atos normativos:

- Resolução sobre direitos e deveres no transporte público na navegação interior;
- Resolução sobre direitos e deveres no transporte privado na navegação interior;
- Resolução sobre critérios e procedimentos para outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento de embarcações na navegação interior; e
- Portaria sobre atributos mínimos de serviço público adequado para a navegação interior de percurso de longa distância.

12. Para além da mera consolidação, as 3 (três) minutas de resolução apresentam diversas alterações de mérito com impactos regulatórios e de concorrência, alterações essas que serão abordadas nas seções seguintes. No tocante à minuta de portaria sobre atributos mínimos de serviço público adequado, não foram detectados pontos passíveis de ajustes, estando ela em conformidade com a legislação consumerista.

2.2 Checklist da Concorrência da OCDE

13. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[1], que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência, o impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política 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 - diminuição do incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i. Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;
- 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.

14. Com base nos critérios elencados acima, foram encontrados na **proposta de resolução sobre procedimentos para outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento** pontos que podem levar prejuízo à concorrência, a seguir deduzidos:

- **Sorteio ou processo seletivo público em caso de inviabilidade de operação compartilhada**

15. A proposta prevê a realização de processo seletivo público ou sorteio na hipótese de linha de navegação em percurso semiurbano para as situações que houver 2 (dois) ou mais interessados ou autorizados para o transporte privado de pessoas ou veículos, e for constatada a inviabilidade de operação compartilhada.

16. A opção de sorteio não atende ao princípio econômico da livre concorrência, por submeter a escolha do transportador à mera sorte/acaso.

17. Sendo assim, é recomendável manter apenas a previsão de processo seletivo público entre os detentores de autorização, que deverá ser baseado em critérios objetivos de julgamento relacionados à eficiência do serviço, melhor custo-benefício ao consumidor, modicidade das tarifas, maior segurança oferecida na

prestação do serviço, capacidade de melhor atendimento à demanda, dentre outros critérios.

18. Além disso, deve ser levado em consideração o número de autorizações que cada empresa possui, para evitar a concentração de linhas numa mesma empresa, o que ocasionaria situação de monopólio, sendo recomendável a previsão de periodicidade para realização dos processos seletivos, para evitar barreiras à entrada de potenciais interessados na prestação de serviços.

19. Com isso, criam-se incentivos para a eficiência econômica, garantindo a permanência no mercado do transportador que for mais eficiente e tiver melhores condições de preservar a continuidade do serviço.

- **Revogação das autorizações para a prestação do serviço de transporte privado, em caso de limitação técnica ou de infraestrutura**

20. A minuta dispõe sobre a possibilidade de revogação das autorizações para a prestação do serviço de transporte privado, em caso de limitação técnica ou limitação de infraestrutura de instalação que inviabilize ou prejudique a prestação adequada do serviço público existente.

21. Na hipótese de haver mais de um prestador de transporte privado, sempre que houver possibilidade de algum deles continuar operando de forma compartilhada com o prestador de serviço público, também é necessária a previsão de critérios objetivos de decisão, bem como a definição da autoridade competente para decidir qual prestador de serviço privado continuará sendo detentor de autorização para operar na linha de navegação, e qual terá a sua autorização revogada. Além disso, há necessidade de previsão de procedimento para recurso da decisão, de modo a garantir o contraditório e a ampla defesa.

- **Autorização em caráter especial, caracterizada pela inviabilidade de operação compartilhada ou por outro interesse público devidamente justificado**

22. Quanto a esta situação, a proposta também prevê a realização de processo seletivo ou sorteio, sendo ineficiente esta última forma de escolha do prestador de serviço, conforme apontado anteriormente.

23. No tocante à regra de preferência para aqueles que operem na mesma região hidrográfica prevista na proposta, visualiza-se restrição à concorrência, pois há imposição de barreira à entrada para as empresas que não operam na mesma área. Isso não impede que, em caso de não haver empresas interessadas, o atual prestador possa dar continuidade à prestação dos serviços.

24. Outrossim, faz-se necessária a previsão de processo seletivo antes do final de cada período de vigência da autorização, para evitar que ocorram prorrogações automáticas sucessivas e para permitir que outros interessados possam se habilitar e concorrer.

25. Por isso, sugere-se a previsão de processo seletivo periódico com isenção econômica, bem como a supressão da regra de preferência, exceto em caso de não haver interessado para a prestação dos serviços.

- **Procedimento de consulta nos casos em que o afretamento de embarcação depende de autorização da ANTAQ**

26. A consulta possibilita a competição, via sistema, entre proprietários e possuidores de embarcação, a fim de definir quem atenderá ao pedido de afretamento da requerente que esteja sujeito à autorização da ANTAQ. É estabelecido na proposta o prazo mínimo de antecedência de 3 (três) dias úteis para realização da consulta ao mercado, a contar da data pretendida para embarque/entrega da embarcação.

27. Ocorre que todas as etapas do procedimento de consulta, incluída a fase recursal, que segue o rito da Lei nº 9.784/99 (dispõe sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal), apresenta duração superior a 3 (três) dias úteis.

28. Tal situação gera problemas de concorrência, diante do claro favorecimento ao fretador que primeiro realizar o bloqueio no Sistema de Gerenciamento de Afretamentos, dada a impossibilidade de o fretador preterido recorrer a tempo de conseguir prestar o serviço, caso consiga reverter a decisão desfavorável na fase recursal.

29. Por essa razão, recomenda-se a criação de procedimento recursal próprio, e adequação do prazo da consulta, a fim de abranger todas as etapas do procedimento, inclusive a fase recursal.

- **Cassação da autorização em caso de prática prejudicial à competição, à livre concorrência, ou infração à ordem econômica**

30. A proposta prevê a discricionariedade da aplicação da penalidade de cassação nas hipóteses de prática prejudicial à competição, à livre concorrência, ou infração à ordem econômica.

31. Essa regra tem potencial para atribuir tratamento distinto a infratores em situação equivalente, possibilitando que alguns permaneçam operando, enquanto outros tenham a autorização cassada.

32. Portanto, sugere-se a seguinte alteração na redação: “Constatada pelo órgão competente a prática de infração de que trata o caput deste artigo, a autorização **será cassada**, nos termos do art. 23 desta Resolução, sem prejuízo de outras sanções administrativas.”

2.3 Avaliação de Onerosidade Regulatória e Outras Questões de Bem-Estar

33. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória^[2]:

i) obrigações regulatórias;

- Padrão pró-concorrência: a 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.

ii) requerimentos técnicos;

- Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

iii) restrições e proibições;

- Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim

de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

34. Com base nos critérios de onerosidade regulatória elencados acima, a Seae vislumbra os seguintes pontos de onerosidade regulatória relacionados à Audiência Pública nº 14/2021, da ANTAQ, no tocante à Proposta de Resolução sobre transporte público:

- Regra de gratuidade do idoso para transporte público interestadual em percurso semiurbano sem limite de vagas

35. A proposta diferencia as regras de gratuidade do idoso para **transporte público** interestadual em percurso semiurbano e transporte público interestadual, tomando por base o funcionamento do transporte público coletivo rodoviário municipal, que não limita a concessão de gratuidade do idoso ao número de assentos.

36. A ANTAQ reproduziu na proposta dispositivo do Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003):

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

37. A proposta confunde a reserva de 10% dos assentos para uso do idoso, interpretando-o como limite de vagas de gratuidade. O percentual refere-se às condições especiais relacionadas ao conforto para a pessoa idosa, em consideração às suas necessidades, enquanto o limite de vagas tem a ver com a gratuidade em si.

38. A norma é perfeitamente adequada ao modal rodoviário urbano e semiurbano, que não limita a capacidade de lotação dos veículos à quantidade de assentos. No entanto, a concessão de gratuidade ao idoso sem limitação pode impactar o equilíbrio econômico-financeiro do serviço, e consequente aumento dos preços dos bilhetes a ser custeado pelos demais usuários.

39. Sendo assim, sugere-se eliminar a referida regra, que não limita a quantidade de assentos para idosos, mantendo-se a reserva ora vigente (Resolução ANTAQ nº 260 de 27/07/2004) de 2 vagas gratuitas, com concessão de no mínimo 50% de desconto no que exceder o limite de vagas, caso o idoso possua renda igual ou inferior a dois salários mínimos.

- Homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas nas hipóteses de mercados considerados críticos

40. A proposta estabelece a obrigatoriedade de homologação pela ANTAQ de elevação de tarifas apenas para os mercados considerados críticos, sendo que todo e qualquer aumento deve ser comunicado à agência.

41. A ausência de definição acerca do enquadramento de mercados como críticos imporá às transportadoras imprevisibilidade, pois não saberão, com antecedência, quais casos exigirão apenas a comunicação de aumento da tarifa, e quais serão submetidos à deliberação da ANTAQ.

42. Há apenas previsão de requerimento de aumento de tarifa, sem especificar as hipóteses em que é necessário o requerimento. Em se tratando de mera ciência, não seria o caso de requerer o aumento à ANTAQ, já que o aumento não dependeria de homologação.

43. Sendo assim, recomenda-se: i) definir quais mercados são considerados críticos, ou prever a autoridade competente para definir os mercados críticos, com previsão de publicação de ato normativo para essa

definição ii) inserir ressalva na norma de que o requerimento se restringe aos casos sujeitos à homologação, e iii) estabelecer procedimento simplificado para comunicação à ANTAQ dos aumentos que não dependem de homologação.

44. Ademais, no tocante às propostas de resolução sobre transporte público, transporte privado e procedimentos para outorga de serviços de transporte e homologação e afretamento, também são visualizados aperfeiçoamentos em relação às **penalidades por infrações**.

45. Embora haja previsão de outras penalidades (advertência, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade), todas as infrações são penalizadas apenas com multa, sem que haja parâmetros para sua gradação (ex.: capacidade econômica da transportadora, agravantes, atenuantes, reincidência etc.).

46. A previsão irrestrita de penalização de todas as infrações com multa, sejam elas leves, médias, graves ou gravíssimas, dá primazia à sanção de caráter econômico, sem que haja previsão de aplicação de penalidades menos graves primeiro.

47. Em todo e qualquer sistema disciplinar há que se respeitar o princípio da razoabilidade/proporcionalidade, com limitação das penalidades mais graves para as infrações de maior gravidade ou hipóteses de reincidência. Especialmente em se tratando de prestação de serviços essenciais, em que deve ser mantida a continuidade, é salutar oportunizar ao infrator a correção das falhas e o retorno à conformidade nos casos de infrações menos graves.

48. Outrossim, não há clareza sobre os critérios utilizados para o estabelecimento dos valores das multas, que vão de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais). A arbitrariedade na definição de tais valores, neste caso, em vez de permitir que a multa exerça seu papel dissuasório, pode levar à judicialização e/ou à imposição de dificuldades financeiras aos prestadores de serviços.

49. Cabe citar a sistemática adotada no modal rodoviário (Resolução ANTT nº 233 de 25/06/2003 e Resolução nº 5.826, de 29 de junho de 2018), que adota coeficiente tarifário (CT) como referência para gradação das multas.

50. O Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 551/RJ, julgada em 24/10/2002, de relatoria do Ministro Ilmar Galvão, entendeu que o princípio do não confisco permeia todo o ordenamento jurídico, em razão de sua fundamentação e axiologia pretendida, não havendo sentido em restringi-lo apenas às exações tributárias, ou seja, o princípio também é aplicável às multas aplicadas no exercício do poder de polícia.

51. Por esse motivo, sugere-se a reformulação da seção referente às infrações e penalidades, atendendo às recomendações supra e estabelecendo sistema de índice para cálculo da multa, utilizando como referência o modal rodoviário.

2.4 Outras sugestões de melhorias regulatórias

52. Por fim, da análise das minutas de resolução, também são apresentadas as seguintes sugestões de melhoria regulatória:

52.1. Na **proposta de resolução sobre transporte público**, o prazo para que as autorizadas respondam às reclamações encaminhadas pelos usuários é de 5 (cinco) dias úteis a contar do registro, em conformidade com a AIR e o art. 17 do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008), e não 10 (dez) dias úteis, como consta da proposta de resolução.

52.2. Os beneficiários de gratuidade previstos na **norma sobre transporte público**, à exceção do idoso do transporte público em percurso semiurbano, deverão comparecer para o embarque até 30 (trinta) minutos antes da hora marcada para o início da viagem, sob pena de perda da reserva. Recomenda-se a supressão da ressalva relativa ao beneficiário idoso, por contrariar o tratamento isonômico entre as gratuidades.

52.3. Ainda na **proposta de norma sobre transporte público**, no que diz respeito à gratuidade das crianças de até 5 anos, e do desconto de 50% para crianças de até 11 anos de idade, a norma poderá gerar interpretação no sentido de que, ao completar 5 e 11 anos de idade, não haverá direito aos benefícios. Sugere-se alterar “crianças de até 5 (cinco) anos de idade” para “crianças de até 6 (seis) anos de idade incompletos”, e alterar “crianças de até 11 (onze) anos de idade” para “crianças de até 12 (doze) anos de idade incompletos”.

52.4. Nas **propostas sobre transporte público e transporte privado**, há ressalva que considera válidas as autorizações concedidas com base em resoluções anteriores, que serão revogadas após a entrada em vigor das novas normas. A redação precisa ser aprimorada, pois as autorizações não são aplicadas à Resolução, como prevê a proposta, mas sim o oposto – são as resoluções que regem os atos de autorização. Por isso, sugere-se ajuste na redação para “Esta Resolução aplica-se às autorizações de transporte emitidas com base na Resolução XXX”.

52.5. Ao contrário da informação constante na AIR, no que diz respeito às alterações relativas às empresas de transporte, as **propostas sobre transporte público e transporte privado** preveem a obrigação de informar à ANTAQ não apenas as mudanças de endereço, alterações empresariais, ou alterações de qualquer tipo de frota, mas também alterações no contrato ou estatuto e nos dados cadastrais. Recomenda-se a previsão, na proposta, da simplificação apresentada na AIR com obrigatoriedade de comunicação à ANTAQ apenas em caso de mudança de endereço, alterações do tipo empresarial, do quadro societário, ou na frota em operação.

52.6. A **proposta sobre outorga e afretamento** estabelece que o estado ou o município que pretender prestar os serviços de transporte público objeto da Resolução deverá constituir empresa pública ou sociedade de economia mista, a qual deverá atender a todos os requisitos estabelecidos na Resolução. Cabe ressaltar que há outros instrumentos jurídicos que possibilitam a prestação de serviço público pelos entes públicos, a exemplo do consórcio público (CF/88, art. 241, e Lei nº 11.107/2005). Sendo assim, recomenda-se incluir outras modalidades de prestação de serviço que podem ser utilizados pelos estados e municípios para a prestação de dos serviços públicos objeto da proposta de Resolução.

52.7. Diante da indisponibilidade atual do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas (Seguro DPEM), a AIR apresentou como solução ao problema regulatório obrigar a contratação de seguro de danos pessoais similar. Sendo assim, os dispositivos das **três minutas de resolução** que dispõem sobre a obrigação do transportador de contratar DPEM devem prever a contratação de seguro similar, a fim de evitar a interpretação no sentido de que, na ausência do DPEM, não haveria obrigação de contratar seguro.

52.8. Na **proposta de resolução sobre transporte público**, a possibilidade de identificação do passageiro por meio de cópia de documento não autenticada é problemática, pela maior facilidade de falsificação da cópia. No modal rodoviário, por exemplo, a ANTT exige que a cópia seja autenticada em cartório. Recomenda-se a previsão da norma sobre a apresentação de documentos originais e, em caso de cópia, que seja apresentado o documento com a devida autenticação. Propõe-se a inclusão, no rol de documentos originais, do documento de identificação digital com QR Code (ex.: Carteira Nacional de Habilitação – CNH digital), já que este possui a mesma validade do documento original impresso.

[1] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0**. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 16/03/2021.

[2] 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>. Acesso em 02/03/2021.

53. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública nº 14/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTT, visando aglutinar instrumentos já editados em normas únicas, mais sintéticas e objetivas, focadas principalmente no destinatário da resolução, no tipo de transporte (se público ou privado) e seu consequente regime jurídico, e não na modalidade da navegação.

54. Da análise da documentação apresentada pela ANTAQ na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios e concorrenciais, por meio das contribuições constantes nos itens 2.2, 2.3 e 2.4 da seção anterior.

55. 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.

À consideração superior.

Brasília, 06/08/2021.

Documento assinado eletronicamente

EMMANUELLE LIMA DE OLIVEIRA FREITAS

Analista

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA

Coordenadora-Geral Substituta

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Formulário Padrão para PIC: contempla informações mínimas que permitem a adequada identificação e caracterização do projeto, tais como localização, dimensões e tipo do projeto, nos termos do Inciso I do art. 6º da minuta de Resolução.

[2] Documentação Simplificada: formada pelo conjunto de elementos mínimos compatíveis com o porte do projeto, necessário à sua adequada identificação e caracterização, nos termos do Inciso II do art. 6º da minuta de Resolução.

[3] Documentação Ordinária: composta pelo conjunto de elementos necessários ao detalhamento das características do projeto, incluindo estudos e análises sobre impactos ambientais e sociais, nos termos do Inciso III do art. 6º da minuta de Resolução.

[4] Informação constante do Item 28 (fl.05) da Nota Técnica nº 2.244/2021/CONOR/GEREF/SUFER/DIR. "Em levantamento realizado com base em empreendimentos integrantes dos estudos para fins de novas concessões e de prorrogações dos prazos de concessões vigentes, conclui-se que a parcela do empreendimento referente à elaboração do projeto de engenharia corresponde a percentuais que variam de 2,7% a 11,6% do orçamento do empreendimento (a depender de seu vulto). Os custos de certificação representam somente uma fração dessa parcela, aplicável apenas aos casos específicos definidos no regulamento."

[5] Destaque-se que a Seae já se manifestou acerca do processo de controle dos investimentos das concessões ferroviárias, realizados no contexto da Audiência Pública ANTT nº 004/2017, com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de resolução que regulamenta o Plano Trienal de Investimentos das concessionárias e subconcessionárias que exploram a infraestrutura e o serviço público de transporte ferroviário de carga, tema integrante da Agenda Regulatória ANTT 2015/2016, no âmbito da revisão da Resolução ANTT nº 3.761, de 20 de dezembro de 2011. Da análise da documentação apresentada, a Seae se manifestou, por meio do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 135/2017-COCTR/SEAE/MF, de 25/05/2017, ocasião em que se manifestou pela necessidade de aprimoramento dos controles dos investimentos, em sintonia com metodologias já adotadas por outros organismos reguladores de serviços públicos no Brasil.

[6] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0.** Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 16/03/2021.

[7] 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>. Acesso em 02/03/2021.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon**, **Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 06/08/2021, às 16:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas**, **Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 06/08/2021, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Patrícia da Silva Pereira**, **Coordenador(a)-Geral Substituto(a)**, em 06/08/2021, às 16:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Emmanuelle Lima de Oliveira Freitas**, **Analista de Comércio Exterior**, em 06/08/2021, às 16:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **17711102** e o código CRC **4D8824FC**.

Referência: Processo nº 10099.100611/2021-00

SEI nº 17711102