



**PARECER SEI Nº 10720/2021/ME**

Brasília, 27 de julho de 2021

**Assunto:** Audiência Pública ANTT 004/2021 - Proposta de revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.

Processo SEI nº 10099.100501/2021-30

**1 SUMÁRIO-EXECUTIVO**

1. Trata-se de manifestação relativa à Audiência Pública ANTT 004/2021, com o objetivo de submeter à avaliação proposta de minuta de Resolução contendo a revisão da regulamentação atinente aos procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.

2. A proposta normativa visa à simplificação dos procedimentos de análise e autorização de projetos nas malhas das concessões ferroviárias.

3. Da análise da minuta de Resolução, não são observados aspectos de natureza concorrencial, resumindo-se a procedimentos de controle de autorização de obras na faixa de domínio ferroviária. Quanto aos aspectos de onerosidade regulatória, as exigências limitam-se ao necessário para a atividade de regulação dos contratos de concessão ferroviária, visando à garantia da qualidade e da continuidade do serviço outorgado. Quanto à exigência de certificação, por organismo independente, de inspeção acreditada, para os projetos que impliquem reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a ANTT destaca que a exigência possui baixo custo relativamente ao valor dos projetos, contribuindo para o aumento da confiabilidade das informações e a redução de gastos em decorrência, dentre outros aspectos, da minimização de desvios relacionados aos prazos e valores previstos e de provável redução de despesas com seguro.

4. Ainda assim, com o intuito de aprimorar a proposta de regulamentação, apresentam-se 2 contribuições, constates dos Itens 27 e 30 deste Parecer.

i) avaliar a inclusão da certificação/validação dos orçamentos dos projetos que envolvam obras/bens passíveis de reversibilidade (reversíveis) ou, alternativamente, esclarecer a sistemática de controle aplicável, nos termos do Item 27 deste Parecer; e

ii) disciplinar, de forma objetiva, o conjunto de documentos exigíveis perante terceiros pelas Concessionárias, para fins de autorização de projetos na faixa de domínio ferroviária, nos termos do Item 30 deste Parecer.

5. Cabe salientar que as considerações da Seae nas Audiências e Consultas Públicas objetivam contribuir com o aprimoramento da proposta de regulamentação, sob as óticas concorrencial e regulatória, relacionados aos efeitos sobre a eficiência econômica, reconhecendo que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes ferroviário, 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 disponibilizadas na Consulta Pública.

## **2 DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL**

7. A alínea d, Inciso XII do art. 21 e Inciso V do art. 175 da Constituição Federal a competência da União para a exploração, diretamente, ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário. In verbis:

*Art. 21. Compete à União:*

.....

*XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:*

.....

*d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;*

.....

*Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

*Parágrafo único. A lei disporá sobre:*

.....

*IV - a obrigação de manter serviço adequado.*

.....

8. Constituiu esfera de atuação da ANTT no transporte ferroviário, nos termos dos art. 22, 24 e 25 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. In verbis:

*Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:*

*I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;*

*II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;*

.....

*Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:*

.....

*IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;*

.....

*IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;*

9. Nesse contexto, a ANTT submete à avaliação proposta de regulamentação sob análise.

## **3 DA ANÁLISE**

10. A seguir, apresenta-se a análise da documentação disponibilizada na Audiência Pública ANTT 004/2021.

### **3.1 DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO (AIR)**

11. A ANTT elaborou a Análise de Impacto Regulatório, nos termos do art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, contendo 3 alternativas:

- Alternativa 1: Nada a fazer - manter a Resolução ANTT nº 2.695/08 (Cenário Base);
- Alternativa 2: Revisão da Resolução ANTT nº 2.695/08, adotando-se um rito

autorizativo simplificado para todos os tipos de projetos e sem regras das concessionárias perante terceiros;

- Alternativa 3: Revisão da Resolução ANTT nº 2.695/08, adotando-se um rito autorizativo simplificado ou ordinário, conforme a complexidade (tipo e porte) dos projetos e com definição de regras das concessionárias perante os terceiros.

12. Com base em análise quantitativa de eficiência e efetividade, a ANTT adotou a Alternativa 3, com o objetivo de simplificar o processo de análise para os processos de menor complexidade e definição de regras aplicáveis para projetos de terceiros.

### 3.2 DA PROPOSTA NORMATIVA

13. De acordo com a documentação disponibilizada pela ANTT, a proposta normativa submetida à Audiência Pública consiste de ajuste na regulamentação de autorização de obras na malha objeto das concessionárias de serviço público de transporte ferroviário, constante das atribuições da ANTT.

14. A mencionada proposta normativa visa a substituir a Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2018 (alterada pelas Resoluções ANTT nº 5.405, de 17 de agosto de 2017 e nº 5.819, de 10 de maio de 2018), que atualmente disciplina o processo de autorização de obras e serviços e malha ferroviária concedida.

15. Em síntese, a proposta de ajuste normativo visa à simplificação do processo de análise e autorização, tendo em vista que, de acordo com a Agência Reguladora, o processo disciplinado pelo regulamento vigente caracteriza-se pela homogeneidade de documentação e processo de análise, independente da complexidade dos projetos a serem implementados.

16. Dessa forma, a ANTT propõe a diferenciação e simplificação da análise, em função da complexidade do projeto, adotando processo autorizativo simplificado ou ordinário conforme a complexidade (tipo e porte do projeto) dos projetos.

17. Adicionalmente, a proposta de revisão normativa disciplina regras aplicáveis às Concessionárias perante terceiros, estabelecendo prazos e custos de análise de projetos.

18. Registre-se que, de acordo com a ANTT, a proposta normativa baseia-se nos princípios da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), com o objetivo de simplificar o aparato regulatório aplicável ao setor de concessões de ferrovias.

19. A minuta de Resolução proposta contém 29 artigos, subdivididos em 5 Capítulos, de acordo com a seguinte estrutura:

- Capítulo I - Das Disposições Gerais;
- Capítulo II - Da Classificação dos Projetos;
- Capítulo III - Da Autorização;
- Capítulo IV - Das Infrações e Penalidades;
- Capítulo V - Das Disposições Finais;

20. Dentre as simplificações propostas, destaca-se a restrição da exigência de análise de orçamentos aos casos em que ensejem o reequilíbrio econômico-financeiros dos contratos, seguido de análise pela ANTT (§ 2º do art. 7º), cabendo para os demais casos, autorização automática a partir da apresentação da documentação exigível (art. 8º), devidamente validada e sob a responsabilidade técnica da concessionária.

21. Para fins da minuta de Resolução proposta, os projetos apresentam as seguintes classificações, nos termos do art. 3º.

22. Quanto à titularidade do projeto:

- Projetos de Interesse da Concessionária (PIC);
- Projetos de Interesse de Terceiros (PIT);

23. Quanto à complexidade do projeto:

- Projeto de Via Férrea de Pequeno Porte;
- Projeto de Via Férrea de Médio Porte;
- Projeto de Via Férrea de Grande Porte;
- Projeto de Obra de Arte Especial; e
- Projeto de Instalação Auxiliar.

24. No contexto do processo de simplificação, a proposta normativa simplifica o aparato documental exigível para os projetos de via férrea de pequeno porte, de obras de arte especiais, de instalações auxiliares e projetos diversos, limitando-se à apresentação do denominado Formulário Padrão[1] para PIC, nos termos do § 3º do art. 6º da minuta. Os projetos de vias férreas de médio porte deverão ser submetidos à ANTT, para fins de autorização, mediante apresentação de documentação simplificada[2], enquanto os projetos de vias férreas de grande porte serão submetidos à autorização da ANTT mediante a apresentação da documentação ordinária[3], nos termos dos § 2º e § 3º do art. 6º, respectivamente.

25. Quanto ao procedimento de autorizações, o art. 8º simplifica o processo, por meio de autorização automática, após apresentação de Formulário Padrão, nos casos de PIC envolvendo projetos de vias férreas de pequeno porte, de obras de arte especiais, de instalações auxiliares e projetos com classificação diversa, exceto aqueles que implicarem equilíbrio econômico-financeiro. O art. 9º ressalva que nos casos em que o contrato dispuser de forma distinta das disposições contidas na minuta de Resolução, prevalecerão as regras contratuais.

26. Cabe salientar a exigência de certificação, por organismo independente, de inspeção acreditada para os projetos que impliquem reequilíbrio dos contratos, independentemente da classificação do projeto, nos termos do art. 7º da minuta de Resolução. De acordo com a ANTT, esta exigência contribui para a simplificação do processo de análise e o aumento da confiabilidade das informações, além de contribuir para a redução de gastos em decorrência, dentre outros aspectos, da minimização de desvios relacionados aos prazos e valores previstos e de provável redução de despesas com seguro. A ANTT ainda destaca que esta exigência já consta dos contratos de concessão mais recentes. A ANTT esclarece que os custos inerentes à mencionada certificação são pouco expressivos perante o custo dos empreendimentos[4].

27. Sobre este aspecto, é importante salientar as situações que ensejam o controle dos valores de bens ou investimentos realizados no âmbito das concessões, que podem envolver reequilíbrios contratuais (item contemplado na minuta de resolução) ou eventual reversibilidade, ao término da concessão, com a consequente obrigatoriedade de pagamento de valor residual, por parte do Poder Concedente ao Concessionário[5]. Destaque-se que este segundo item (controle orçamentário de bens passíveis de reversibilidade) não se encontra disciplinado na minuta de Resolução, razão pela qual se recomenda à ANTT avaliar a inclusão da certificação/validação dos orçamentos dos projetos que envolvam obras/bens reversíveis ou, alternativamente, esclarecer a sistemática aplicável. (CONTRIBUIÇÃO 01)

28. Quanto aos projetos de interesse de terceiros, a medida estabelece o prazo de 15 dias para a análise pela Concessionária, nos termos do § 3º do art. 11 da minuta de Resolução, estando automaticamente autorizados pela ANTT, após a apresentação da documentação correspondente pela Concessionária, nos termos do art. 14 da minuta de Resolução. O art. 17 estabelece as diretrizes de cobrança aplicáveis aos PIT.

29. Relativamente à documentação exigível de projetos de terceiros interessados, disciplinada pelo § 1º do art. 11 da minuta sob análise, o texto do normativo é subjetivo e genérico. In verbis:

Art. 11 Previamente ao envio do Formulário Padrão para PIT deverão ser observados os seguintes procedimentos:

§ 1º O terceiro interessado deverá apresentar à concessionária o projeto contendo o

número de elementos mínimos compatíveis com o porte do projetos, necessários à sua adequada identificação e caracterização. (grifamos)

30. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecimento de regras claras aplicáveis quanto à exigência de documentos das Concessionárias perante terceiros, para fins de autorização de projetos na faixa de domínio ferroviária, recomenda-se à ANTT disciplinar, de forma objetiva, o conjunto de documentos aplicáveis. (CONTRIBUIÇÃO 02)

31. Finalmente, caberá à Superintendência competente, com base nas diretrizes estabelecidas na proposta de norma, a expedição dos atos administrativos contendo os modelos de formulários, procedimentos e instruções aplicáveis, nos termos do art. 27 da minuta de Resolução.

### 3.3 **CHECKLIST DA CONCORRÊNCIA DA OCDE**

32. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE[6], 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.

33. Com base nos critérios elencados acima, da análise da documentação apresentada, verifica-se que a proposta de regulamentação não contém aspectos de natureza concorrencial, resumindo-se a procedimentos de controle das autorizações pela ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.

### **3.4 AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA E OUTRAS QUESTÕES DE BEM-ESTAR**

34. 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<sup>[7]</sup>:

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.

35. Os elementos de onerosidade regulatória contidos na proposta de regulamentação, caracterizados pela obrigação de apresentação de informações limitam-se ao necessário para a atividade de regulação dos contratos de concessão ferroviária, visando à garantia da qualidade e da continuidade do serviço outorgado.

36. Relativamente à exigência de certificação, por organismo independente, de inspeção acreditada para os projetos que impliquem reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, independentemente da classificação do projeto, nos termos do art. 7º da minuta de Resolução, destaca-se que, de acordo com

avaliação da ANTT, a referida exigência, que possui baixo custo relativamente ao valor dos projetos, contribui para o aumento da confiabilidade das informações e a redução de gastos em decorrência, dentre outros aspectos, da minimização de desvios relacionados aos prazos e valores previstos e de provável redução de despesas com seguro.

## **4 CONCLUSÕES**

37. Este parecer apresentou considerações a respeito da Audiência Pública ANTT nº 004/2021, com o objetivo de submeter à avaliação pública proposta de revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias de serviços públicos de transporte ferroviário na obtenção de autorização da ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão.

38. Da análise realizada na documentação disponibilizada, observa-se que proposta de regulamentação não contém aspectos de natureza concorrencial, resumindo-se a procedimentos de controle das autorizações pela ANTT para execução de obras na malha objeto da Concessão. Quanto aos aspectos de onerosidade regulatória, os elementos contidos na proposta de regulamentação, caracterizados pela obrigação de apresentação de informações prévias à autorização, limitam-se ao necessário para a atividade de regulação dos contratos de concessão ferroviária, visando à garantia da qualidade e da continuidade do serviço outorgado, destacando-se que os custos de certificação dos projetos que provoquem reequilíbrio contratual são pouco significativos, ante o valor dos projetos e dos benefícios em termos de confiabilidade e agilidade no processo de análise.

39. Inobstante, com o intuito de aperfeiçoar a proposta normativa, apresentam-se as seguintes contribuições:

- i) avaliar a inclusão da necessidade de certificação/validação dos orçamentos dos projetos que envolvam obras/bens passíveis de reversibilidade ou, alternativamente, esclarecer a sistemática aplicável, nos termos do Item 27 deste Parecer;
- ii) disciplinar, de forma objetiva, o conjunto de documentos exigíveis perante terceiros pelas Concessionárias, para fins de autorização de projetos na faixa de domínio ferroviária, nos termos do Item 30 deste Parecer.

40. 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 presente data.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

**GIOVANNI BAIER NUNES**

Analista de Infraestrutura

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

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário-Adjunto 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 **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 28/07/2021, às 18:27, 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 28/07/2021, às 19:12, 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 28/07/2021, às 19:14, 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 **Giovanni Baier Nunes, Analista de Infraestrutura**, em 28/07/2021, às 19:41, 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](https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **17291211** e o código CRC **D3B7CF8B**.

---

Referência: Processo nº 10099.100501/2021-30

SEI nº 17291211