



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

PARECER SEI Nº 16135/2021/ME

Assunto: Audiência Pública ANTT 005/2021 - Proposta de aprimoramento da Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas.

Processo SEI nº 10099.100678/2021-36

Acesso: Público

Brasília, 13 de outubro de 2021

1. Sumário-Executivo

1. Trata-se de manifestação relativa à Audiência Pública ANTT 005/2021, com o objetivo de submeter à avaliação e obter contribuições à proposta de Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas.
2. A proposta normativa visa ao aperfeiçoamento do regramento aplicável às operações acessórias relacionadas aos serviços de transporte ferroviário de cargas, atualmente disciplinado pelo Regulamento do Transporte Ferroviário (Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996), Contratos de Concessão e Resolução ANTT nº 3.694, de 14 de agosto de 2011 (Regulamento do Usuário dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - REDUF)
3. A despeito do mérito da iniciativa, que disciplina o escopo (delimitação dos serviços não incluídos na tarifa de transporte), titularidade na prestação dos serviços, condições de cobrança e franquia e procedimentos de acompanhamento, fiscalização e medidas sancionatórias de eventuais abusos, observam-se aspectos de aprimoramento da proposta, para os quais são propostas à ANTT as seguintes contribuições:

i) avaliar a possibilidade de disciplinar a terceirização da prestação de serviços acessórios, nos casos de empresas prestadoras de serviços acessórios coligadas ou controladas de concessionárias ou OFI, nos termos do Item 35 deste Parecer;

ii) apresentar a fundamentação do valor proposto para o índice IPOA, nos termos do Item 36 deste Parecer;

iii) reavaliar as condições estabelecidas para apuração de infrações e aplicação de penalidades, de forma a evitar a ocorrência reiterada de práticas abusivas, nos termos do Item 37 deste Parecer.

4. 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, relacionadas a 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.

5. 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

6. 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.

.....

7. Constitui 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;

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

3. Da Análise

9. A seguir, apresenta-se a análise da documentação disponibilizada na Audiência Pública ANTT 005/2021.

3.1 - Da Análise de Impacto Regulatório (AIR)

10. A ANTT elaborou a Análise de Impacto Regulatório, nos termos do art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, regulamentada pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020. A mencionada AIR contém 3 alternativas:

- Alternativa 1: Nada a fazer - Cenário Base;

- Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva; e

- Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida.

11. De acordo com a ANTT, com fundamento em análise de eficiência e eficácia das alternativas propostas, optou-se pela adoção da Alternativa 2, com foco na regulação responsiva, que apresentou melhores resultados e maior potencial de geração de benefícios à sociedade.

3.2 - Da Proposta Normativa

12. De acordo com a documentação disponibilizada pela ANTT, a proposta normativa submetida à Audiência Pública consiste de aperfeiçoamento da normatização das operações acessórias, atualmente disciplinadas pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996 - Regulamento do Transporte Ferroviário - RTF, Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas e Resolução ANTT nº 3.694, de 14 de agosto de 2011 - Regulamento do Usuário dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas - REDUF.
13. De acordo com a ANTT, observou-se, a partir de 2012, com base nos dados contábeis das Concessionárias, um crescimento significativo do volume de receitas acessórias (da ordem de 93% entre 2012 e 2013 e 172% entre os anos de 2012 e 2019, descontando-se o índice de inflação no período - IPCA), após a revisão tarifária das tarifas de transporte ferroviário, implementada pela ANTT em 2012.
14. O mencionado aumento de receitas alternativas implicou em aumento da participação relativa das receitas alternativas na receita total das concessionárias, que evoluiu da proporção histórica de 12%, observada até 2012, para uma média de 24% entre os anos de 2013 e 2017, atingindo até 33%, implicando aumentos de 96% e 182%, respectivamente. Paralelamente, a ANTT apurou que a elevação dos custos com operações acessórias no período entre 2012 e 2013 foi de 7%, enquanto no período entre 2012 a 2019, observou-se uma redução de 22%, o que pressupõe uma elevação expressiva de margem de lucro das concessionárias e indica que as receitas acessórias contribuíram para uma recuperação da margem de lucro das concessionárias, por meio de receitas não reguladas.
15. A ANTT informa que o assunto tem sido objeto de questionamentos, a exemplo da manifestação da Associação Nacional dos Usuários de Cargas - ANUT, que requereu à ANTT, em 2020, atuação visando à regulação clara e definitiva da matéria, com o objetivo de extinguir as disputas onerosas e desnecessárias entre usuários e prestadores de serviço. Finalmente, a ANTT destaca que o Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão 787/2021 - TCU - Plenário, recomendou a promoção de Estudos para avaliação da existência de excessos de cobrança, reajustamento e reavaliação das tarifas acessórias, visando a uma maior transparência, avaliando, inclusive, a possibilidade de imposição de teto tarifário.
16. Nesse contexto, a ANTT propõe, com base em experiências internacionais (*Surface Transportation Board - STB*^[1]) a edição de norma regulamentadora para as operações

acessórias, disciplinando seu escopo (delimitação dos serviços não incluídos na tarifa de transporte), titularidade na prestação dos serviços, condições de cobrança e franquia e procedimentos de acompanhamento, fiscalização e medidas sancionatórias de eventuais abusos.

17. A minuta de Resolução proposta contém 36 artigos, subdivididos em 5 Capítulos, e 1 Anexo, de acordo com a seguinte estrutura:

- Capítulo I - Das Disposições Gerais;
- Capítulo II - Das Operações Acessórias;
- Capítulo III - Do Monitoramento das Operações Acessórias;
- Capítulo IV - Das Infrações e Penalidades;
- Capítulo V - Das Disposições Finais;
- Anexo Único - Do Monitoramento Regular.

18. A minuta de Resolução define, em seu art. 1º, o escopo da regulamentação proposta, aplicável aos concessionários e subconcessionários ferroviários e aos Operadores Ferroviários Independentes - OFI, seguida de todas as definições aplicáveis ao entendimento da proposta normativa, constantes do art. 2º.

19. Nos art. 3º, 4º e 5º, a minuta de Resolução conceitua as operações acessórias, de forma a disciplinar sua abrangência, e estabelece as atividades intrínsecas ao serviço de transporte ferroviário de cargas, que não podem ser consideradas como operações acessórias e, portanto, devem ser remuneradas pela tarifa de transporte.

20. Relativamente às operações de armazenagem ou estadia, a minuta de Resolução estabelece os parâmetros mínimos aplicáveis, sobre os quais é vedada a cobrança adicional, assim como os procedimentos aplicáveis à cobrança de sobrestadia e os requisitos aplicáveis (após a devida notificação do usuário), nos termos dos art. 7º e 8º da minuta.

21. A minuta disciplina procedimentos de cobrança e eventuais indenizações, nos termos dos art. 9º, 10º e 11º.

22. Relativamente à titularidade na prestação do serviço, os art. 12 e 13 estabelecem a possibilidade de os usuários realizarem as operações acessórias por meios próprios, contratação das concessionárias ou OFI, ou por terceiros provedores, não detentores de outorga, sendo vedada às concessionárias proibir a realização de operações acessórias por terceiros, ainda que a atividade seja realizada em área concedida. Destaque-se que o referido regramento, pautado na modelagem das concessões ferroviárias, tem forte viés concorrencial, na medida em que permite uma maior competição na prestação de atividades acessórias, com potencial de ganhos para os usuários do serviço.

23. O regime de preços, em razão da natureza não regulada das atividades acessórias, é de livre negociação entre as partes, sendo obrigatório o concessionário ou OFI prover, em seu sítio eletrônico, as estatísticas de preços dos serviços prestados (valores mínimos, máximos, média e desvio padrão), sendo vedada a cobrança de operações que não estejam devidamente identificadas, discriminadas e precificadas. cabendo ao prestador do serviço informar, com antecedência mínima de 20 dias quaisquer alterações nos valores, regras ou prazos associados aos serviços acessórios, nos termos dos art. 14 a 16 da minuta.

24. A despeito da natureza não regulada dos serviços acessórios, a minuta estabelece o regime de monitoramento, que envolve todas as atividades de acesso, obtenção e averiguação de dados, visando a permitir a apuração do cumprimento de diretrizes e obrigações, com o objetivo de coibir a adoção de eventuais práticas abusivas.

25. Os art. 22 a 25 disciplinam as infrações e penalidades aplicáveis em caso de descumprimento das diretrizes estabelecidas, que variam de advertências a multas.

26. Os art. 26 a 28 estabelecem as condições aplicáveis aos OFI, dentre as quais se destaca a base para o cálculo de multas, nos termos do art. 28.

27. Na ausência de acordo entre usuário e provedor dos serviços acessórios, o art. 29 prevê a possibilidade de arbitramento da ANTT.
28. Os procedimentos de monitoramento pela ANTT das atividades acessórias encontram-se disciplinados no Anexo Único da minuta de Resolução, que estabelece parâmetros de controle cabíveis.
29. O processo de monitoramento se subdivide em análise preliminar e análise avançada, sendo que na análise preliminar, aplicável a todos os casos, apuram-se o Índice de Participação das Receitas Acessórias - IPOA e a percepção dos usuários quanto à oferta de serviços acessórios, classificando os provedores de serviço em zona verde, no caso de o IPOA situar-se abaixo de 24,18% e inexistirem registros de reclamações de usuários de operações acessórias com análise concluída, ocasião em que se classifica o prestador de serviço acessório com desempenho geral adequado - "Zona Verde", classificação válida para os 12 meses subsequentes, nos termos dos Itens 6 a 9 do Anexo Único da minuta de Resolução.
30. Nas hipóteses de o IPOA situar-se acima de 24,18% ou a existência de registro de reclamações de usuários com análise concluída, procede-se à análise avançada, que envolverá o aprofundamento do processo de averiguação de eventuais práticas abusivas, em processo que poderá contar com dados complementares, a serem solicitados pela ANTT, nos termos do Item 12 do Anexo Único da minuta de Resolução.
31. Caso a análise complementar não aponte indícios de práticas abusivas, classifica-se o prestador do serviço na "Zona Laranja" (Item 17 do Anexo Único da minuta).
32. Caso a análise complementar aponte para evidências de práticas abusivas (elevação injustificada de preços ou da receita derivada de operações acessórias, cobrança indevida por atividades que não se configuram como operações acessórias ou tentativa de manipulação ou ocultação de dados relativos às operações acessórias), a ANTT enquadrará o provedor do serviço na "Zona Vermelha" (Item 18 do Anexo Único).
33. Finalmente, de acordo com o dispositivo constante do Item 20 do Anexo Único, na hipótese de o monitoramento indicar permanência do provedor em zona vermelha por 2 anos consecutivos ou 3 anos intercalados, no período de 5 anos anteriores à análise, deverá ser instaurado procedimento de apuração de infrações e aplicação de penalidades (advertências e multas), previstas no Capítulo IV da minuta de Resolução.

3.3 - Checklist da Concorrência da OCDE

34. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[2], 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 corregulamentação;
- 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.
35. Com base nos critérios elencados acima, da análise da documentação apresentada, verifica-se que a proposta de regulamentação pode induzir à limitação da concorrência entre empresas (2º Efeito), na medida em que, nos termos do Parágrafo Único do art. 1º, a regulamentação se aplica às concessionárias, subconcessionárias ferroviárias e os Operadores Ferroviários Independentes (OFI), não abrangendo eventuais terceiros, prestadores de serviço acessório, o que pode criar incentivos às concessionárias ou OFI de se utilizar de empresas coligadas ou controladas, com o objetivo de fugir da regulação. Nesse contexto, recomenda-se à ANTT avaliar a possibilidade de disciplinar a terceirização da prestação de serviços acessórios, nos casos de empresas prestadoras de serviços acessórios coligadas ou controladas de concessionárias ou OFI. (CONTRIBUIÇÃO 01)
36. Outro aspecto que pode ter reflexos de natureza concorrencial (diminuição de incentivos para as empresas competirem) é o valor do IPOA, parâmetro de acionamento dos procedimentos de apuração de práticas abusivas, delimitado pela ANTT, em 24,18%. Da análise da documentação apresentada, não se observa a fundamentação do valor proposto, que é bastante superior à medida histórica, de 12%, observada até o ano de 2012. Dessa forma, considerando que o IPOA proposto é significativamente superior à média histórica, observada até 2012, recomenda-se à ANTT apresentar a fundamentação do valor proposto. (CONTRIBUIÇÃO 02)
37. Finalmente, os procedimentos de aplicações de medidas sancionatórias, previstas no art. 20, parecem ter pouca efetividade, vez que não ensejam ações imediatas contra práticas abusivas, que dependem de reiteração na prática abusiva, ou seja, classificação da concessionária em "zona vermelha" por dois anos consecutivos ou três anos intercalados, no período de cinco anos anteriores à análise, para posterior procedimento de apuração de infrações e aplicação de penalidades. Dessa forma, recomenda-se à ANTT reavaliar as condições estabelecidas para apuração de infrações e aplicação de penalidades, de forma a evitar a ocorrência reiterada de práticas abusivas. (CONTRIBUIÇÃO 03)

3.4- Avaliação de Onerosidade Regulatória e outras Questões de Bem-Estar

38. 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[3]:

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.

39. 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 da atividade de prestação de serviços acessórios, não se constituindo em onerosidade regulatória com efeito significativo nos custos da prestação do serviço.

4. Conclusões

40. Este parecer apresentou considerações a respeito da Audiência Pública ANTT nº 005/2021, com o objetivo de avaliar proposta de aprimoramento da Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas.
41. Da análise realizada na documentação disponibilizada, observa-se que proposta de regulamentação é meritória, ao disciplinar a regulamentação da prestação de serviços associados ao serviço de transporte ferroviário de cargas, que tem sido objeto de reiteradas denúncias de práticas abusivas por parte dos usuários e para as quais os órgãos de

controle têm demandado ações regulatórias. Inobstante, com o objetivo de aperfeiçoar a proposta normativa, apresentam-se as seguintes contribuições:

- i) avaliar a possibilidade de disciplinar a terceirização da prestação de serviços acessórios, nos casos de empresas prestadoras de serviços acessórios coligadas ou controladas de concessionárias ou OFI, nos termos do Item 35 deste Parecer;
 - ii) apresentar a fundamentação do valor proposto para o índice IPOA, nos termos do Item 36 deste Parecer;
 - iii) reavaliar as condições estabelecidas para apuração de infrações e aplicação de penalidades, de forma a evitar a ocorrência reiterada de práticas abusivas, nos termos do Item 37 deste Parecer.
42. 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

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILLAS 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] Órgão regulador econômico de diversos modos de transporte nos Estados Unidos, com prioridade para o transporte ferroviário de cargas - Acessível em: <https://prod.stb.gov/>

[2] 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.

[3] 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 15/10/2021, às 16:14, 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 **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 15/10/2021, às 16:28, 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 **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 15/10/2021, às 17:14, 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 **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 15/10/2021, às 17:53, 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 **19372805** e o código CRC **E8490919**.

Referência: Processo nº 10099.100678/2021-36

SEI nº 19372805