



Nota Técnica SEI nº 35440/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 006/2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições sobre a proposta de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta, nas modalidades TAC Plano de Ação e TAC Multas, com a Concessionária Rota do Oeste S.A, que administra a rodovia federal BR-163/MT.

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública ANTT nº 006/2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, visando a contribuir sobre proposta do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nas modalidades TAC Plano de Ação e TAC Multas, com a Concessionária Rota do Oeste S.A., que administra a rodovia federal BR-163/MT, por força do contrato decorrente do Edital nº 003/2013, para correção dos descumprimentos contratuais apontados.

2. Da análise da proposta de TAC, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na audiência pública 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:

a) sugere-se que a ANTT realize uma análise de risco de a concessionária continuar descumprindo suas obrigações, bem como o TAC proposto, o que desencadearia em mais custos regulatórios;

b) recomenda-se que os TACs não devem instituir obrigações não previstas originalmente nos contratos, evitando-se, por exemplo, que os termos de ajustes sejam utilizados para instituição de novos investimentos; e

c) **verifique se os TAC propostos não conferem benefícios indevidos a concessionária** decorrente da alteração do Valor Presente Líquido do projeto contratado, bem como das sinergias que poderão ser obtidas.

3. Ressalta-se que o prazo para manifestação é 31 de julho de 2021, e a manifestação do presente parecer está 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

2 CONTEXTUALIZAÇÃO

4. A Audiência Pública ANTT 006/2021 trata do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), proposto pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), em razão dos inadimplementos contratuais que vêm ocorrendo ao longo da concessão.

5. A CRO firmou com a união um contrato de concessão em 12/03/2014, cujo prazo é de 30 anos, que tem por objeto o trecho entre BR-163/MT e MT-407 do Mato Grosso do Sul até o entroncamento com a MT-220, com extensão de 850,9 Km.

6. A atual empresa controladora da CRO é a OTP – Odebrecht Transport S/A.

7. Conforme a documentação disponibilizada pela ANTT, a CRO não está conseguindo atender de forma satisfatória os parâmetros de desempenho previstos no Plano de Exploração da Rodovia, bem como a execução das obras que se comprometeu durante a celebração do contrato.

8. Na documentação apresentada a ANTT informa que^[1] a concessionária: i) estava agindo de modo pontual, em clara tentativa de ludibriar a Agência durante as fiscalizações; ii) foi alvo de 31 autos de infração a partir do ano de 2016; e iii) não consegue cumprir as determinações contratuais a contento, recebendo 1.082 Termos de Registro de Ocorrência ao longo da concessão.

9. Além disso, a CRO apresentou uma piora na liquidez e solvência que aumentaram o risco de descontinuidade operacional e ajuizou uma Tutela Cautelar antecedente a Procedimento Arbitral com o objetivo de impedir que a Agência aplicasse penalidades contratuais ou impusesse descontos tarifários até a deliberação do juízo arbitral.

10. Dessa forma a ANTT está impedida de aplicar a CRO descontos tarifários e penalidades, inclusive eventual declaração de caducidade, relacionados aos eventos discutidos na arbitragem.

11. Baseado nesse contexto, a CRO apresentou uma proposta de compromisso por ajustamento de conduta (TAC) que é objeto de análise dessa consulta pública.

12. De acordo com a ANTT, a proposta da CRO foi submetida para as áreas técnicas da referida Agência para análise, as quais recomendaram a elaboração de uma Análise de Impacto Regulatório (AIR), bem como de um Processo de Participação e Controle Social (PPCS), que ocorre através dessa audiência pública.

13. A Agência entende que os principais problemas da concessão são que: a concessionária não tem sido capaz de oferecer os serviços acordados na ocasião do contrato, a concessionária necessita de uma reestruturação financeira, a concessionária acumula um passivo de multas não pagas; e a ANTT encontra-se limitada nas suas prerrogativas regulatórias, por ocasião de uma decisão judicial. *In verbis*.

“a. **Prestação do serviço público de acordo com o contrato de concessão** - A concessionária não tem sido capaz de executar as obrigações contratuais, incorrendo na degradação do serviço público outorgado e risco à sua continuidade, em prejuízo aos usuários;

b. **Estruturação financeira da concessão** - A estruturação financeira da concessão encontra-se em rápida e crescente deterioração, tendo em vista remanescerem diversas obrigações de investimento pendentes e um passivo de débitos acumulado pela concessionária a serem descontados na tarifa de pedágio, com menos tempo de prazo contratual para amortização;

c. **Multas** - A concessionária acumula um passivo substancial de multas aplicadas e não pagas, colocando em xeque a eficácia deste instrumento de coerção; e

d. **Poderes regulatórios da ANTT** - A ANTT encontra-se limitada nas suas prerrogativas regulatórias, uma vez que vigora decisão judicial, confirmada na esfera arbitral, para impedir a realização de descontos tarifários, aplicação de penalidades e caducidade com fundamento nas questões contidas na contenda travada entre as partes.”

14. Ainda, a ANTT identificou os agentes impactados pelos descumprimentos contratuais, por parte da CRO, que são os usuários das rodovias e moradores lindeiros; o Poder Público; a própria concessionária; e os financiadores da concessionária.

15. Diante de tal perspectiva, a ANTT avaliou diferentes opções regulatórias com a intenção de alcançar quatro objetivos, sendo estes os estabelecidos:

- a) a. Reestabelecer a prestação de serviço adequado;
- b) b. Reestabelecer o adimplemento das obrigações;
- c) c. Enfrentar o passivo de penalidades;
- d) d. Reduzir os litígios com a CRO; e
- e) e. Reestabelecer os poderes da Agência.

16. Com isso, a ANTT analisou quatro diferentes cenários para solucionar os problemas e atingir os objetivos supracitados: manter o status quo, extinguir o contrato por caducidade, extinguir o contrato por relicitação; e celebrar o Termo de Ajustamento de Conduta, com troca do poder acionário, postergação de débitos/créditos e renúncia do processo arbitral.

17. O primeiro cenário de manter o status quo, ou seja, a não ação, implicaria na continuidade do litígio arbitral em sua integralidade, com impedimento que a ANTT aplicasse descontos tarifários, penalidades e caducidade com fundamento nas questões postas em juízo.

18. Já a extinção do contrato de concessão por caducidade, se encontraria sob óbice jurídico, enquanto vigorar a decisão arbitral que impede a aplicação da caducidade da concessão.

19. A extinção consensual do contrato de concessão por relicitação é condicionado a manifestação de vontade da concessionária. Nessa opção, as partes pactuariam a prestação de serviço mínimo, excluindo os investimentos pendentes pactuados anteriormente, durante o período de 24 meses, até que o futuro operador venha a assumir a concessão e retomar os investimentos. A ANTT entende que como se trata de um pleito amigável, haveria renúncia ao pedido cautelar de impedimento de aplicação de penalidades, descontos tarifários e caducidade.

20. Por fim, a celebração do ajustamento de conduta entre as partes, conjugada com a troca de controle acionário, postergação de débitos e créditos no fluxo de caixa e renúncia a pleitos na arbitragem disporia de novo prazo para execução das obrigações contratuais pendentes, tratando do passivo de multas aplicadas e não pagas pela concessionária. A Odebrecht TransPort S/A seria substituída por outro grupo econômico. A previsão de manutenção e estabilidade de tarifária e postergação da incidência de débitos no fluxo de caixa, asseguraria recursos para a execução das obrigações pactuadas. As partes pactuariam renúncias no pleito arbitral, necessárias a que a ANTT restabeleça seus poderes regulatórios.

21. A Agência reforça que as alternativas da aplicação da caducidade e da relicitação são condicionadas a eventos futuros e incertos que são a revogação da

decisão arbitral e a manifestação da vontade da concessionária, respectivamente. A ANTT indica que o TAC bem implementado trará resultados em menor prazo, conforme Tabela 1:

Tabela 1 - Quadro comparativo entre os cenários regulatórios investigados.

Cenário	Vigência do Contrato	Investimentos	Trechos com nível de serviço adequado	Pagamento de Indenização
TAC e transferência de controle	março/2014 a março/2044	Retomados em 2022 e concluídos em 2026	100% dos trechos com níveis A, B e C até 2026	Não
Relicitação	março/2024 a março/2054	Retomados em 2025 e concluídos em 2032**	Quantidade de trechos com níveis D, E, F não alterados até 2025	Sim, cerca de R\$ 1,8 bilhões
Caducidade*	novembro/2025 a novembro/2055	Retomados em 2026 e concluídos em 2033**	Quantidade de trechos com níveis D, E, F não alterados até 2026	Sim, cerca de R\$ 1,8 bilhões

22. Percebe-se que a ANTT concluiu pela vantagem do quarto cenário, de acordo com os motivos apresentados na AIR. Ainda, a agência pondera que o TAC obterá vantagens diretas para os usuários, uma vez que permite a retomada imediata das ações que não foram cumpridas, e que o TAC e o acompanhamento da agência possuem o potencial de retomar o adimplemento do contrato, e ainda cita as seguintes vantagens:

- a) a solução negociada e consensual, que dispensa o uso do poder coercitivo da Agência;
- b) distribuição equilibrada de obrigações;
- c) mobilização voluntária da concessionária ao novo planejamento;
- d) renovação dos instrumentos regulatórios de cumprimento contratual;
- e) mitiga o seguimento e superveniência de discussões judiciais que impedem a adequada gestão do contrato pela ANTT; e
- f) traz ganhos imediatos aos usuários, mediante implementação de investimentos em obras e serviços.

23. No cenário apresentado, há o entendimento que o TAC junto com a transferência de controle é o melhor dos quatro cenários vislumbrados. No entanto, deve-se ressaltar a que, no caso de descumprimento do TAC, a agência ficará restrita a extinguir o contrato por meio da caducidade, de cassação, de declaração de idoneidade, entre outros (conforme art. 23 da Resolução ANTT nº 5.823/2018). Esse fato pode levar a ANTT a aplicar a pior opção regulatória[2].

24. Nesse sentido, sugere-se que a ANTT avalie a possibilidade de realizar uma análise de risco aprofundada decorrente da concessionária vir a descumprir o TAC, mitigando possíveis consequências do descumprimento. **(Contribuição 1)**

2.1 Do TAC Plano de Ação

25. O TAC Plano de Ação apresenta uma série de benfeitorias a serem realizadas pela CRO, que contempla obras de melhorias, de aumento de capacidade, e de recuperação e manutenção da rodovia.

26. Diante das obras a serem realizadas, identifica-se que a construção de uma Trombeta ID-4 no Km 119,9, a qual não é prevista originalmente no contrato.

27. O art. 3 da Resolução ANTT nº 5.823/2018 que regulamenta o TAC no âmbito da ANTT, apresenta que, para os casos em que os descumprimentos contratuais que já tenham sido corrigidos, a o TAC poderá ter como efeito a execução de obrigações não previstas.

“§3º Nos casos em que os descumprimentos de obrigações contratuais ou regulamentares pelo Agente Regulado já tenham sido corrigidos ou tenham exauridos seus efeitos, o TAC terá por objetivo compensar os efeitos do descumprimento, por meio da execução de obrigações não previstas originalmente no instrumento de outorga.”

28. Nesse sentido não foi possível analisar se a obra mencionada no item 26 deste parecer, será realizada em detrimento de uma outra penalização que já teve os efeitos exauridos. Além disso, a Seae recomenda que o TAC não abranja outras obrigações além daquelas previstas no contrato inicial, para evitar que os termos de ajustes sejam utilizados para realizar novos investimentos, com impacto no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Ademais, a fim de evitar benefício econômico indevido, há necessidade de prever que uma proporção dos recursos seja utilizada para a modicidade tarifária. **(Contribuição 2)**

2.2 Do TAC Multas

29. De acordo com a documentação apresentada pela ANTT, a proposta do presente TAC é diferente dos TAC pactuados anteriormente pela ANTT, uma vez que quando se trata do passivo relativos às multas aplicadas, a CRO pretende, neste TAC, promover seu pagamento através de desconto a ser implementado diretamente na tarifa de pedágio[1].

30. Ainda, essa redução tarifária, ou seja, o pagamento das multas será postergado para incidir somente após o término dos investimentos previstos, uma vez que será adotada uma tarifa técnica como pilar de sustentação do TAC Plano de Ação[3].

31. Vale ressaltar que, atualmente, o valor dessa tarifa deveria ser de R\$ 3,60 por 100 Km, decorrente das Revisões Ordinárias e Extraordinárias, mas é de R\$ 5,10 por 100 Km, por força de uma liminar deferida em Processo Judicial. De acordo com os termos em análise, essa tarifa será reajustada para R\$ 5,60, e anualmente seria corrigida pelo IPCA.

32. Nesse tema o Tribunal de Contas da União (TCU) proferiu um acórdão [4] que dispõe de diretrizes para os futuros TACs entre a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e as prestadoras de serviços, onde o Tribunal recomenda que todas as variáveis que possam interferir no Valor Presente Líquido do Projeto devem ser avaliadas e contempladas, inclusive considerando as possíveis sinergias, de modo a evitar que a prestadora de serviços não obtenha benefícios econômicos indevidos

33. Portanto, sugere-se que sejam avaliadas a possibilidade de a CRO obter benefícios econômicos indevidos por meio dos TAC acordados. Essa análise torna-se ainda mais importante, uma vez que a concessionária apresenta uma deterioração financeira, e ainda solicita a prorrogação da incidência dos descontos tarifários. **(Contribuição 3)**

3. ANÁLISE

3.1 Dos Aspectos Concorrenciais

34. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE[5], 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 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 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.

35. Considerando os critérios estabelecidos pela OCDE, não foram identificados impactos que ocasionam os efeitos anticompetitivos listados.

3.2 Avaliação de Onerosidade Regulatória

36. 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^[6]:

- 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.

37. Considerando os aspectos citados anteriormente, não são visualizados efeitos de onerosidade regulatória. Entende-se que o objetivo do TAC está relacionado à adequação da conduta da empresa, com a conversão de penalidades em investimentos em benefício ao consumidor. Dessa forma, em um cenário de impossibilidade de declaração da caducidade da referida concessão, o referido instrumento objetiva sanar os efeitos das sanções imputadas.

4. CONCLUSÃO

38. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública ANTT nº 006/2021, da Agência Nacional de Transportes Terrestre – ANTT, visando contribuir sobre proposta do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nas modalidades TAC Plano de Ação e TAC Multas, com a Concessionária Rota do Oeste S.A., que administra a rodovia federal BR-163/MT.

39. Da análise da documentação apresentada pela ANTT na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos regulatórios, por meio das seguintes contribuições:

a) sugere-se que a ANTT realize uma análise de risco decorrente da concessionária vir a descumprir o TAC, mitigando possíveis consequências do descumprimento que implicará em medidas de maior onerosidade regulatória. (Contribuição 1);

b) recomenda-se que os TACs não devem instituir obrigações não previstas originalmente nos contratos, para evitar que os termos de ajustes sejam utilizados para realizar novos investimentos, com potencial de conferir certa vantagem para a concessionária e de alterar o objetivo do instrumento contratual, com impacto no equilíbrio econômico-financeiro

dos contratos (Contribuição 2); e

c) **verifique se os TAC propostos não conferem benefícios indevidos a concessionária** decorrente da alteração do Valor Presente Líquido do projeto contratado, bem como das sinergias que poderão ser obtidas. Nesse quesito, é relevante que parte dos recursos sejam utilizados para benefício direto dos consumidores, por meio de modicidade tarifária. (Contribuição 3)

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 a presente data.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

GUILHERME DE SOUZA FERREIRA

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 - SAC

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário-Adjunto de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Conforme Documento SEI_ANTT - 6115359 - Despacho, disponibilizado na ocasião da audiência pública.

[2] Conforme documento 2.SEI_ANTT - 6128505 - DESPACHO, disponibilizado na ocasião da audiência pública.

[3] Conforme documento 6.SEI ANT - 6792178 - NOTA TÉCNICA - ANTT

[4] Acórdão 716/2019 – TCU – Plenário. Disponível em <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo/2228020162.PROC/%20DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uuid=d73827f0-65d2-11e9-8da4-3715634babe5>. Acesso dia 28/07/2021 às 11:33,

[5] 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.

[6] 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 Competividade 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 30/07/2021, às 17:42, 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 30/07/2021, às 17:57, 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 30/07/2021, às 17:58, 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 **Guilherme de Souza Ferreira, Assistente**, em 30/07/2021, às 18:28, 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 **17562919** e o código CRC **92BBCB54**.