



MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade

Secretaria de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade

Subsecretaria de Regulação

Coordenação-Geral de Infraestrutura

PARECER SEI Nº 10753/2022/ME

Assunto: Audiência Pública ANTT 005/2021 - Proposta de Regulamentação de Análise de Procedimentos de Requerimento de Autorizações Ferroviárias - Regulamentação do art. 25 da Lei nº 14.273/2021.

Processo SEI nº 10099.100430/2022-56

Acesso: Público

1. Sumário-Executivo

1. Trata-se de manifestação relativa à Audiência Pública ANTT 005/2022, com o objetivo de submeter à avaliação proposta de regulamentação de análise de procedimentos de requerimento de autorizações ferroviárias, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273/2021.
2. A proposta normativa visa à regulamentação de procedimentos administrativos aplicáveis aos requerimentos para exploração de ferrovias, pátios ferroviários e demais instalações acessórias, mediante outorga por autorização, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. Nesse contexto, a proposta de Resolução tem como objetivo instituir o balizamento para o tratamento dos requerimentos de autorização no âmbito da ANTT, definindo as etapas internas de forma segura e suficiente e à luz da livre concorrência, liberdade de preços e livre iniciativa de empreender.
3. De forma sintética, a proposta de regulamentação normatiza os procedimentos aplicáveis, com base nas diretrizes estabelecidas pelo art. 25 da Lei nº 14.273/2021, contemplando aspectos relacionados ao conteúdo dos requerimentos, incluída a minuta de contrato de adesão (assunto objeto da AP ANTT nº 004/2022), a avaliação e procedimentos da viabilidade locacional dos empreendimentos e eventual negativa de autorização por motivo técnico-operacional relevante.
4. Da análise da proposta submetida à Audiência Pública, apresentam-se as seguintes recomendações, visando ao aperfeiçoamento da proposta, com enfoque nos aspectos concorrenciais envolvidos:

i) considerar no art. 6º da minuta de Resolução, de forma explícita, ou fazendo menção ao princípio disposto no art. 23 da Lei nº 14.273/21, que estabelece que a necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, não deverá inviabilizar a outorga por autorização, nos termos do Item 21 deste Parecer;

ii) incluir no § 2º do art. 7º da minuta de Resolução, critérios objetivos de seleção de preferência de requerente nos casos de requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de

outra ferrovia já requerida, vez que os art. 4º e 5º da Lei nº 14.273/2021, mencionados na proposta de Resolução, estabelecem apenas princípios e diretrizes, não contendo critérios objetivos de seleção, e, para os casos em que se caracterize a preferência de uma autorizatória em detrimento de outra, nos termos do § 2º do art. 7º da minuta de Resolução proposta, que seja incluído dispositivo que condicione a alteração no traçado e/ou volume de investimentos a serem realizados pela autorizatória à anuência prévia da ANTT, nos termos do Item 23 deste Parecer;

iii) inserir na minuta de Resolução a possibilidade de inclusão de cláusulas específicas nos contratos de autorização para situações enquadradas como infraestruturas essenciais, de forma que as autorizações ferroviárias possibilitem, por meio de compartilhamento de infraestrutura, o atendimento concomitante da redução dos custos logísticos e a defesa da concorrência, além dos demais princípios da política setorial, conforme art. 4º da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, desde que, conforme § 6º do art. 29, não legitimem a imposição unilateral de vontades, nos termos do Item 25 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, relacionadas a efeitos sobre a eficiência econômica, reconhecendo que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços sob sua regulamentação, 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 11.036, de 9.745, de 07 de abril de 2022.

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. 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:

.....

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura (sic) e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

.....

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades

pelo seu descumprimento;

.....

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 005/2022.

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, regulamentada pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020. A mencionada AIR apresenta a análise de 4 aspectos, a seguir relacionados, contendo, para cada um, a análise de 3 alternativas regulatórias:

i) Indicação de fontes de financiamento pretendidas

- Alternativa 1: não regulamentar;

- Alternativa 2: estabelecer a necessidade de indicação da estrutura de capital dos recursos financeiros e a natureza das fontes de financiamento pretendidas; e

- Alternativa 3: estabelecer a necessidade de indicação da estrutura de capital dos recursos financeiros e a necessidade de indicação nominal das fontes de financiamento pretendidas.

ii) Rol de certidões de regularidade fiscal da requerente

Alternativa 1: não regulamentar;

Alternativa 2: elencar rol simplificado de documentos a serem apresentados; e

Alternativa 3: elencar rol completo de documentos a serem apresentados.

iii) Requerimento de autorização ferroviária que se sobrepõe à faixa de domínio de ferrovia já requerida

Alternativa 1: não regulamentar;

Alternativa 2: apresentar dispositivo específico na regulamentação, detalhamento e realizando a menção aos critérios para seleção do projeto; e

Alternativa 3: estabelecer a realização de chamamento.

iv) Casos de negativa de autorização por motivo técnico-operacional relevante

- 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.

12. De acordo com a ANTT, procedeu-se à análise das alternativas utilizando-se a metodologia Analytic Hierarchy Process - AHP, que resultou na escolha das seguintes opções regulatórias:

i) Indicação de fontes de financiamento pretendidas: Alternativa 2 – estabelecer a necessidade de indicação da estrutura de capital dos recursos financeiros e a natureza das fontes de financiamento

pretendidas. De acordo com a ANTT, nesta alternativa, a requerente apenas informará se pretende utilizar recursos financeiros próprios ou de terceiros e, caso pretenda utilizar capital de terceiros, a depender do modo pretendido para sua obtenção, informar caso seja mediante instituição financeira, se esta seria pública ou privada;

ii) Rol de certidões de regularidade fiscal da requerente: Alternativa 3 – elencar rol completo de documentos a serem apresentados. De acordo com a ANTT, nesta alternativa, a requerente apresentará documentação semelhantemente ao solicitado pelo MINFRA no âmbito da Medida Provisória nº 1.065, de 2021;

iii) Requerimento de autorização ferroviária que se sobrepõe à faixa de domínio de ferrovia já requerida: Alternativa 2 – apresentar dispositivo específico na regulamentação, detalhamento e realizando a remissão aos critérios para seleção do projeto. Nesta alternativa, a previsão normativa deve prever que, caso não haja solução do conflito, a ANTT decida qual o projeto mais convergente ao interesse público, tomando por base as diretrizes insculpidas na própria lei, podendo, para tanto, solicitar documentação complementar às requerentes; e

iv) Casos de negativa de autorização por motivo técnico-operacional relevante: Alternativa 2 – apresentar detalhamento ou rol exemplificativo dos motivos que ensejariam negativa de autorização. Nesta alternativa, a ANTT informa que deverá ser apresentado maior detalhamento do que se entende como motivo técnico-operacional e um rol não taxativo de tais hipóteses, que poderiam justificar negativa de autorização.

13. A seguir, apresenta-se a análise da proposta normativa submetida à Audiência Pública ANTT nº 005/2022.

3.2 - Da Proposta Normativa

14. De acordo com a documentação disponibilizada pela ANTT, a proposta normativa submetida à Audiência Pública manteve, de forma geral, os requisitos para requerimento de autorizações ferroviárias adotados na Medida Provisória nº 1.065, de 2021, em razão da similaridade com os objetivos da Lei nº 14.273/2021. Entretanto, foram incluídas alterações em relação às atribuições da ANTT, sendo necessário adaptar os procedimentos à realidade da Agência, bem como prever regra de transição para os processos protocolados no Ministério da Infraestrutura cujas análises ainda não foram concluídas, e que se pretende utilizar para a devida continuidade de análise. Dessa forma, a ANTT tomou como base a Portaria MINFRA nº 131/2021, com as adequações relacionadas ao novo tipo de ato, referências normativas envolvidas e a atribuição de condução do processo pela ANTT.

15. A minuta de normativo proposta é estruturada em 10 artigos, distribuídos em 3 Capítulos, de acordo com a seguinte estrutura:

- CAPÍTULO I: DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES;

- CAPÍTULO II: DO PROCEDIMENTO DE AUTORIZAÇÃO;

- CAPÍTULO III: DISPOSIÇÕES FINAIS.

16. Em síntese, a minuta de Resolução submetida à Audiência Pública regulamenta a análise dos processos de outorgas ferroviárias por autorização, disciplinando o conteúdo e o processo de análise da documentação pertinente (discriminada no art. 4º), a avaliação da viabilidade locacional da ferrovia requerida, a convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário e os aspectos técnico operacionais relevantes.

17. Merece destaque o fato de que não será exigido pela ANTT a apresentação pelo proponente autorizatório de estudos de viabilidade técnica e econômica, limitando-se à análise à documentação constante do art. 4º da proposta de Resolução e na avaliação da viabilidade locacional da ferrovia requerida, da convergência do objeto do requerimento com a política pública do setor ferroviário e de aspectos técnico operacionais relevantes. A dispensa da apresentação e da análise de estudos de viabilidade decorre do fato de que em sendo o autorizatório responsável integralmente pelos riscos do projeto, nos termos do § 1º do art. 29 da Lei nº 14.273/2021, não caberia imputar ao órgão regulador a análise destes estudos, uma vez isso implicaria gasto desnecessário de recursos humanos e financeiros

por parte do órgão regulador, o que apenas e aumentaria de forma significativa e desnecessária o lapso temporal para a conclusão de tais processos.

3.3 - Checklist de Concorrência da OCDE

18. 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.

19. Com base nos critérios elencados acima, da análise da documentação apresentada, verifica-se que cabem aperfeiçoamentos no processo de análise de incompatibilidade locacional. A verificação de incompatibilidade locacional, disciplinada no art. 6º da minuta de Resolução, estabelece, in verbis.

Art. 6º Verificados a incompatibilidade locacional ou motivo técnico-operacional relevante a requerente deve apresentar solução técnica adequada para o conflito identificado em até 60 (sessenta) dias do recebimento de notificação da ANTT, prorrogáveis por igual período.

20. Da análise do referido dispositivo, avalia-se conveniente, em razão do viés concorrencial envolvido, fazer constar na minuta de Resolução o princípio constante do art. 23 da Lei nº 14.273/21, in verbis.

Art. 23. A necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, não inviabilizará a outorga por autorização.

21. Dessa forma, recomenda-se fazer constar na minuta de Resolução, de forma explícita, ou fazendo menção ao princípio disposto no mencionado art. 23 da Lei nº 14.273/21, com o objetivo de deixar clara a impossibilidade de negativa de outorga por autorização nos casos de necessidade de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas. (CONTRIBUIÇÃO 01)
22. O art. 7º, por sua vez, estabelece procedimentos para análise de requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, com destaque para o disposto no § 2º, in verbis.

Art. 7º Caso ocorra requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, será solicitada a apresentação pela requerente mais recente, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, de solução técnica alternativa que possibilite a implantação de ambos os empreendimentos.

§ 1º Não havendo resposta no prazo previsto no caput ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, será solicitada a apresentação pela requerente mais antiga, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis, uma única vez, por igual período, de solução técnica alternativa que possibilite a implantação dos empreendimentos.

§ 2º Não havendo resposta no prazo previsto do § 1º ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, a ANTT decidirá qual requerente terá preferência na outorga de autorização, com base nos art. 4º e 5º, da Lei nº 14.273, de 2021, podendo, para subsidiar sua análise, solicitar informações complementares. (grifou-se)

23. Considerando a sensibilidade da sobreposição de faixas de domínio para questões concorrenciais, recomenda-se à ANTT incluir no § 2º do art. 7º da minuta de Resolução, critérios objetivos de seleção de preferência de requerente nos casos de requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, vez que os art. 4º e 5º da Lei nº 14.273/2021, referenciados na proposta de Resolução, estabelecem apenas princípios e diretrizes, não contendo critérios objetivos de seleção. Adicionalmente, para os casos em que se caracterize a preferência de uma autorizatória em detrimento de outra, nos termos do § 2º do art. 7º da minuta de Resolução proposta, recomenda-se que seja incluído dispositivo que condicione a alteração no traçado e/ou volume de investimentos a serem realizados pela autorizatória à anuência prévia da ANTT (CONTRIBUIÇÃO 02)
24. Adicionalmente, destaca-se a importância do compartilhamento de infraestruturas essenciais sob a ótica da promoção da concorrência e da competitividade, uma vez que cria condições estruturantes de atuação da regulação na viabilização de oportunidades para novos agentes de mercado, sem prejudicar os atuais proprietários dessas infraestruturas, possibilitando, por meio da negociação entre as partes, a remuneração dos investimentos realizados.
25. Dessa forma, recomenda-se que seja inserida na minuta de Resolução a possibilidade de inclusão de cláusulas específicas nos contratos de autorização para situações enquadradas como infraestruturas essenciais, de forma que as autorizações ferroviárias, por meio do compartilhamento de infraestrutura, possibilitem o atendimento concomitante da redução dos custos logísticos e a defesa da concorrência, além dos demais princípios da política setorial, conforme art. 4º da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, desde que, conforme § 6º do art. 29, não legitimem a imposição unilateral de vontades. (CONTRIBUIÇÃO 03)

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

26. 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.

27. Os elementos de onerosidade regulatória contidos na proposta de regulamentação sob análise limitam-se ao necessário para a atividade de autorizações ferroviárias, não se constituindo em onerosidade regulatória injustificada.

4. Conclusões

28. Este parecer apresentou considerações a respeito da Audiência Pública ANTT nº 005/2022, com o objetivo de avaliar proposta de proposta de regulamentação de procedimentos de requerimento de autorizações ferroviárias - Regulamentação do art. 25 da Lei nº 14.273/202.

29. Da análise realizada na documentação disponibilizada, observa-se que minuta de Resolução proposta disciplina os procedimentos aplicáveis à análise de pleitos de autorização ferroviária, com base nas diretrizes estabelecidas pelo art. 25 da Lei nº 14.273/2021, contemplando aspectos relacionados ao conteúdo dos requerimentos, incluída a minuta de contrato de adesão (assunto objeto da AP ANTT nº 004/2022), a avaliação da viabilidade locacional dos empreendimentos, procedimentos de avaliação de viabilidade locacional e eventual negativa de autorização por motivo técnico-operacional relevante. Visando ao aperfeiçoamento da proposta, com foco nos aspectos concorrenciais envolvidos, apresentam-se as seguintes contribuições:

i) considerar no art. 6º da minuta de Resolução, de forma explícita, ou fazendo menção ao princípio disposto no art. 23 da Lei nº 14.273/21, que estabelece que a necessidade de inclusão de acesso ferroviário na faixa de domínio de outra ferrovia, inclusive para acessar portos, ferrovias ou outras infraestruturas essenciais ou para transpor barreiras topográficas ou áreas urbanas, não deverá inviabilizar a outorga por autorização, nos termos do Item 21 deste Parecer;

ii) incluir no § 2º do art. 7º da minuta de Resolução, critérios objetivos de seleção de preferência de requerente nos casos de requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, vez que os art. 4º e 5º da Lei nº 14.273/2021, mencionados na proposta de Resolução, estabelecem apenas princípios e diretrizes, não contendo critérios objetivos de seleção, e, para os casos em que se caracterize a preferência de uma autorizatória em detrimento de outra, nos termos do § 2º do art. 7º da minuta de Resolução proposta, que seja incluído dispositivo que condicione a alteração no traçado e/ou volume de investimentos a serem realizados pela autorizatória à anuência prévia da ANTT, nos termos do Item 23 deste Parecer.

iii) inserir na minuta de Resolução a possibilidade de inclusão de cláusulas específicas nos contratos de autorização para situações enquadradas como infraestruturas essenciais, de forma que as autorizações ferroviárias possibilitem, por meio do compartilhamento de infraestrutura, o atendimento concomitante da redução dos custos logísticos e a defesa da concorrência, além dos demais princípios da política setorial, conforme art. 4º da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, desde que, conforme § 6º do art. 29, não legitimem a imposição unilateral de vontades, nos termos do Item 25 deste Parecer.

30. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico, 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 11.036, de 9.745, de 07 de abril de 2022. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até presente data.

Brasília, 15 de julho de 2022.

À consideração superior

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente

PATRÍCIA DA SILVA PEREIRA

Coordenadora-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Acompanhamento Econômico, Advocacia da Concorrência e Competitividade

[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.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 15/07/2022, às 15:27, 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 15/07/2022, às 15:31, 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**, em 15/07/2022, às 16:32, 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 15/07/2022, às 16:37, 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?](https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](#), informando o código verificador **26435540** e o código CRC **8C1142A2**.



Referência: Processo nº 10099.100430/2022-56

SEI nº 26435540