



Nota Técnica SEI nº 18165/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 002/2021, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que submete à consulta pública os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Audiência Pública nº 002/2021, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tem o objetivo de obter contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e as minutas de Edital de Licitação, Contrato de Concessão e respectivos Anexos relativos à concessão da ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

2. Essa audiência pública tem o objetivo de apresentar a proposta de Relicitação do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011 – SBSG, relativo ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante S.A. – SBSG, em cumprimento aos termos do Decreto nº 10.472, de 24 de agosto de 2020.

3. De acordo com as informações disponibilizadas pela Anac para a audiência pública, foram identificados alguns pontos que podem gerar onerosidade regulatória, além de outras questões que podem ser aperfeiçoadas. Dentre os quais, merecem ser destacados:

I - Não há descrição dos eventos de caso fortuito e força maior que existem cobertura de seguros oferecidos no Brasil, e que, portanto, são alocáveis ao arrendatário;

II - O pagamento de dívidas diretamente pelo Poder Concedente aos financiadores, mediante dedução de parte da indenização do valor da indenização devida à arrendatária não contempla uma declaração de quitação plena;

III - A data de eficácia do contrato a ser firmado depende de a União Federal precisar complementar os recursos auferidos com a relicitação para indenizar a Concessionária Anterior, o que pode aumentar a insegurança jurídica;

IV - O cálculo da indenização devida à Futura Arrendatária, sobre as hipóteses de encampação e caducidade, decorrente dos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizado e deduzido das parcelas de outorgas e eventuais multas devidas, tem como base valores contábeis que podem levar o agente privado a investir além do necessário ao levar em consideração a garantia de ressarcimento; e

V - O cálculo da indenização devida à Concessionária Anterior, decorrente dos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados e deduzido das parcelas de outorgas e eventuais multas devidas, tem como base valores contábeis o que pode potencializar o risco de litígios entre o parceiro privado e a Anac sobre o valor a ser indenizado.

4. Cabe salientar que as considerações da Seae nas Audiências Públicas objetivam contribuir com o

aprimoramento da proposta de regulamentação, sob as óticas concorrencial e regulatória, relacionados a efeitos sobre a eficiência econômica, reconhecendo que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres, 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.

2. ANÁLISE

2.1. Fundamentação Legal

6. A Anac foi criada através da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com o objetivo de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, tendo como atribuição o estabelecimento do modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária.

7. Já o Decreto Federal nº 7.624, de 22 de novembro de 2011 dispõe sobre as condições de exploração pela iniciativa privada da infraestrutura aeroportuária, por meio de concessão.

8. Diante de tal responsabilidade, a Anac submete a Audiência Pública com o objetivo de obter contribuições aos documentos técnicos e jurídicos (EVTEA, Minuta do Edital e Minuta do Contrato) relativos à realização de licitação do Aeroporto Internacional Governador Aluísio Alves (SBSG), em São Gonçalo do Amarante – RN.

2.2. Da Proposta de Arrendamento Aeroportuário

9. O Aeroporto São Gonçalo do Amarante (ASGA) foi qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, para fins de licitação, conforme Decreto Federal nº 10.472, de 24 de agosto de 2020.

10. O ASGA opera aviação comercial doméstica e internacional da região metropolitana de Natal – RN.

11. Segundo o estudo de mercado enviado, este aeroporto figurou em 2019 como 21º mais movimentado do país, tendo processado cerca de 2,3 milhões de passageiros, o que equivale 2,2% do transporte total em aeroportos brasileiros daquele ano.

12. Ainda, segundo o EVTEA disponibilizado, há um predomínio dos passageiros regulares domésticos, com 88% do total de 2019, seguido dos passageiros não regulares domésticos e regulares internacionais.

13. A movimentação de aeronaves foi de 18 mil operações em 2019, e pode ser dividida em 89% movimentos domésticos regulares, 7% não regulares domésticos, 5% aviação geral doméstica e 3% de movimentos internacionais regulares.

14. Essas operações foram realizadas por 13 companhias aéreas, sendo três responsáveis por 94% dos movimentos (Gol, Latam e Azul) e 91% das operações foram realizadas com aeronaves de classe de envergadura C.

15. A proposta submetida à Audiência Pública consiste na concessão para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante e não se inclui no objeto da Concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e garantir segurança à navegação aérea em área de tráfego aéreo do Aeroporto, sendo atribuição exclusiva do Poder Público, conforme detalhado no Plano Exploração Aeroportuária (PEA).

16. A modalidade empregada no referido certame é de leilão com inversão de fases, descrita no Capítulo V – Das Etapas do Leilão, sendo o critério de julgamento de maior Contribuição Inicial ofertada, a fim de selecionar as melhores propostas para a celebração de contratos de concessão de serviços públicos para ampliação, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de Natal/RN – São Gonçalo do Amarante (ASGA).

17. Conforme determinado pelo art. 16 da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, há o impedimento

de participação agentes que sejam parte do Contrato de Concessão nº 001/ANAC/2011 – SBSG ou acionista da Sociedade de Propósito Específico que é parte daquele contrato.

18. O contrato será efetivado a partir da Data de Eficácia, onde a futura Arrendatária deverá iniciar a Fase I, que contempla a fase de adequação do Aeroporto para atendimento às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária, recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA, realização dos demais investimentos necessários para prestação do serviço adequado aos Usuários e o procedimento de transferência das operações do Aeroporto.

19. A Fase II dá se o início após a Fase I e nela a Concessionária deverá cumprir integralmente as obrigações estabelecidas no PEA, e inclusive deverão ser realizados os investimentos de adequação da infraestrutura aeroportuária, em especial, em terminais de passageiros, pátios de aeronaves, sistema de pistas de pouso e decolagem, sistema de pistas de rolamento e vias de acesso, de forma a prover capacidade adequada para o atendimento da demanda de passageiros, veículos e aeronaves.

20. A empresa que Conduziu o Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) apresenta o Fluxo de Caixa Livre da arrendatária ao longo do prazo de concessão, conforme a Tabela 1 encontram-se os resultados chave do modelo de arrendamento.

Valores em MM R\$	2022	2023	2024	2025	2026	2031	2041	2051
RECEITA BRUTA DE SERVIÇOS	32,6	85,6	90,5	94,4	98,4	116,0	149,2	175,7
(-) Deduções	(3,4)	(9,0)	(9,5)	(10,4)	(12,0)	(14,2)	(18,3)	(21,6)
(+) RECEITA LÍQUIDA DE SERVIÇOS	29,2	76,7	81,0	84,0	86,4	101,8	130,9	154,1
(-) Custos e despesas operacionais	(21,7)	(45,7)	(47,1)	(48,0)	(48,6)	(52,3)	(60,2)	(66,7)
(-/-) Provisão/Reversão de PECLD	(0,5)	(0,9)	(0,4)	(0,4)	(0,4)	(0,5)	(0,6)	(0,7)
(-) Amortização (líquida de crédito de PIS/COFINS)	(0,2)	(1,2)	(1,7)	(1,9)	(2,0)	(3,5)	(8,0)	(22,4)
(+) EBIT AJUSTADO	6,7	28,9	31,8	33,7	35,3	45,5	62,0	64,3
(+) Amortização (bruta de crédito de PIS/COFINS)	0,2	1,3	1,8	2,0	2,2	3,8	8,8	24,6
(-) Imposto de renda sobre FRIT (discalvançado)	(2,4)	(10,1)	(10,9)	(11,5)	(12,1)	(15,6)	(21,2)	(22,2)
(-) Pagamento de obrigações pré-assinatura de contrato	(4,9)	-	-	-	-	-	-	-
(-) Pagamento de obrigações pré-assunção das operações	-	-	-	-	-	-	-	-
(-/+) Aumento/redução de capital de giro	0,4	1,1	(3,6)	(2,0)	(0,7)	1,0	0,4	(0,6)
(-) Capex	(10,4)	(42,3)	(18,7)	(7,3)	(5,8)	(19,1)	(14,1)	(5,8)
(=) FLUXO DE CAIXA LIVRE PARA A FIRMA	(10,3)	(21,1)	0,4	14,9	18,9	15,7	35,8	60,3

Figura 1 - Projeção do fluxo de caixa livre para a firma

Fonte: EVTEA

21. O EVTEA apresenta uma Taxa Interna de Retorno (TIR) do fluxo de caixa livre é de 39,7% a.a. real. Já a TIR Modificada (MTIR), ao considerar uma taxa de financiamento igual ao custo de capital é de 11,8% a.a. Dessa forma, as duas taxas (TIR e MTIR) são superiores ao custo de capital do empreendimento considerada.

2.3. Checklist da Concorrência da OCDE

22. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE¹, 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 - diminuir o 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.

23. Com base nos critérios elencados acima, não foram encontrados pontos que podem levar prejuízo à concorrência.

2.4 - Avaliação de Onerosidade Regulatória e outras questões de bem-estar

24. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória²:

- 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.

25. Com base nos critérios elencados acima, a Seae identificou cinco pontos que podem causar onerosidade regulatória, condizentes com o item (v) – complexidade normativa, da referida instrução normativa. São eles: 1) a não descrição dos eventos de caso fortuito ou força maior seguráveis; 2) a não exigência de documento de quitação plena caso o Poder Concedente utilize parte da indenização para pagar diretamente os Financiadores; 3) a data de eficácia do contrato pode depender da complementação da indenização devida à Concessionária Anterior pela União Federal; 4) o cálculo da indenização da Futura Arrendatária pelo Custo Histórico corrigido; e 5) o cálculo da indenização da Concessionária Anterior pelo Custo Histórico corrigido.

2.5. Da Minuta de Contrato

26. A minuta de contrato em seus itens 5.2.8, 5.5.21 expressa que eventos de caso fortuito ou força maior seguráveis são de responsabilidade da Arrendatária, enquanto aqueles que não houver cobertura disponível são alocados ao Poder Concedente.

27. Acontece que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, o que possibilita litígios judiciais em decorrência de tais divergências potenciais.

28. O motivo exposto enquadra-se no Item (v) – complexidade normativa, e gera onerosidade regulatório previsto na IN nº 111/2020, por não ser objetivo e/ou previsível, para garantir simetria de informação entre os agentes econômicos do setor. Portanto, a Seae recomenda que a ANAC especifique e exija a contratação do seguro todos os eventos decorrentes de caso fortuito e força maior. Dessa forma, aumenta a segurança jurídica do contrato além de transmitir maior clareza.

29. Os Itens 13.15 e 13.24 da minuta de contrato estabelecem a possibilidade de pagamento diretamente aos Financiadores mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, a critério do Poder Concedente nas hipóteses de Encampação e Caducidade, sendo do valor correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos no Complexo Aeroportuário. De forma a resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas, a Seae recomenda à ANAC inserir como condição prévia para o referido pagamento a emissão de declaração de quitação plena, por parte dos Financiadores e do Arrendatário.

30. Os itens 2.11.4. e 2.11.4.1. da minuta de contrato estabelecem que cabe a União Federal a satisfação da diferença entre o valor da indenização a receber pela Concessionária Anterior e a Contribuição Inicial que a Concessionária deverá pagar, quando o valor dessa Contribuição Inicial for inferior ao da indenização. Ademais, esses itens dispõem que para o custeamento pela União Federal deverão ser verificados os prazos e procedimentos orçamentários vigentes. Já o item 2.8 da minuta do contrato, informa que a Data de Eficácia do Contrato (data em que o contrato passa a ter vigência) ocorrerá de acordo com o pagamento por parte da Concessionária, entre outras condições, sendo que este deve ocorrer em até 15 dias após a apresentação do comprovante de pagamento pela União Federal (item 2.11.4.2.).

31. Ocorre que para participar da licitação, a Concessionária poderá ter que acertar vários compromissos financeiros com o objetivo de reunir os recursos necessários para atender as exigências do edital e que poderão aguardar o pagamento da União Federal para que o contrato seja efetivado, a depender inclusive do orçamento vigente.

32. Diante desse contexto, a imprevisibilidade da data de efetivação do contrato bem como das receitas futuras enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na Instrução Normativa nº 111/2020, especificamente no Item (v) – complexidade normativa, pois potencialmente traz imprevisibilidade para o processo licitatório. De forma a trazer maior estabilidade para o certame, a Seae recomenda que a ANAC verifique a disponibilidade de recursos orçamentários e demais condições para a sua execução para minimizar o risco de impedimento de efetivação do contrato e trazer mais segurança jurídica ao processo.

33. O item 13.23 e 13.36 da Minuta de Contrato estabelece, respectivamente para os casos de caducidade e relicitação, que o valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados, devida à **Concessionária**, serão calculados segundo a metodologia da Resolução nº 533, de 7 de novembro de 2019 e suas alterações.

34. Ocorre que a ANAC emprega em tal resolução para o cálculo da indenização a partir do princípio da avaliação dos investimentos pelo Custo Histórico corrigido, ou seja, critérios contábeis. Nesse sentido a Seae já externou sua preocupação através do PARECER SEI Nº 65/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME³, que tal metodologia poderia incentivar a Concessionária a investir além do que necessário, pelo fato que ela possui uma garantia de ser ressarcido pelos valores contabilizados, além de gerar uma assimetria de informação (efeito Averch-Johnson) à qual o agente público se submete no processo.

35. Conforme a preocupação já exposta na referida nota técnica, registra-se que a valoração de ativos à mercado seria o melhor método para definir o valor da indenização, pois reduz a assimetria de informação para os agentes desse setor. Ainda, registra-se que o §3º do art. 11 do Decreto nº 9.9957, de 06 de agosto de 2019, dispõe sobre a necessidade de contratação de uma auditoria independente para efetuar o cálculo da indenização da **Concessionária**. Dessa forma, a Seae sugere que a ANAC verifique a possibilidade de estabelecer em contrato a previsão da verificação do cálculo da indenização devida à **Concessionária** por uma auditoria independente, inclusive, que essa contratação utilize metodologias reconhecidas e disponíveis para valoração dos bens reversíveis não amortizados (como o Teste de *Impairment*).

2.6. Da Justificativa

36. O item 35 da justificativa afirma que o valor da indenização devido à **Concessionária Anterior** será calculado pela ANAC com base no processo de acompanhamento dos bens reversíveis feito pela Agência, além do auxílio da certificação a ser realizada por empresa de auditoria independente. Esses valores serão objeto de apuração conforme os parâmetros previstos no termo aditivo de relicitação, que por sua vez emprega a metodologia disposta na Resolução ANAC nº 533/2019.

37. Da mesma forma que foi exposto para a minuta de contrato atual no item 34 desse parecer, a Seae registra que a valoração dos ativos a mercado seria um melhor método para o cálculo da indenização devida à **Concessionária Anterior**. Essa Secretaria recomenda que a contratação da auditoria independente já mencionada na justificativa, como estabelece o §3º do art. 11 do Decreto 9957/2019, alcance o emprego de metodologias reconhecidas e disponíveis para valoração dos ativos (como o Teste de *Impairment*).

3. CONCLUSÕES

38. Este parecer apresentou considerações a respeito da Audiência Pública ANAC nº 02/2021 que tem objetivo de receber considerações e análises a respeito do processo de relicitação da concessão de ampliação, manutenção e exploração Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (Natal-RN).

39. De acordo com a documentação disponibilizada, foi realizada pela Seae uma análise do ponto de vista concorrencial e regulatórios, sendo recomendada por esta Secretaria as seguintes recomendações:

1. definir os eventos de caso fortuito ou força maior que são seguráveis, obrigando a Arrendatária a contratação de seguro para esses casos e alocando os demais para o Poder Concedente – Item 28;
2. estabelecer como condição prévia para o pagamento pelo Poder Concedente diretamente aos Financiadores, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, a emissão de quitação plena, por parte do credor e do arrendatário – Item 29;
3. verificar a existência de disponibilidade de recursos no orçamento e as demais condições para a sua execução com o intuito de minimizar o risco de impedimento de início do contrato e trazer mais segurança jurídica ao processo – Item 32;
4. registrar a necessidade de utilização de uma auditoria independente conforme o Decreto nº 9957/2019, caso seja necessário indenizar a Concessionária, para aferir a valoração da indenização a ser paga pelo bens reversíveis não amortizados, utilizando metodologias disponíveis e reconhecidas para a valoração desses ativos – Item 35; e
5. avaliar a possibilidade que a auditoria independente que irá aferir o cálculo da indenização devida à Concessionária Anterior utilize de metodologias reconhecidas e disponíveis para a valoração dos bens reversíveis não amortizados, que farão parte do cálculo da indenização devido à Concessionária Anterior – Item 37.

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

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias – SUREG

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

¹Organização 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.

²Instrução 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.

³Disponível no Processo SEI nº 10099.100413/2019-13



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 29/04/2021, às 13:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 29/04/2021, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 29/04/2021, às 14:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de](#)



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 29/04/2021, às 14:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.](#)



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme de Souza Ferreira, Assistente**, em 29/04/2021, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.](#)



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 **15156725** e o código CRC **94152F68**.
