



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Advocacia da Concorrência

ATA DE REUNIÃO

**II REUNIÃO DA FRENTE INTENSIVA DE AVALIAÇÃO REGULATÓRIA E
CONCORRENCIAL – FIARC**

1. No 3º dia do mês de março de 2021, reuniram-se para a segunda reunião do programa Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial – FIARC, conforme previsto na Instrução Normativa SEAE nº 97, de 2 de outubro de 2020, o Secretário de Advocacia da Concorrência, Geanluca Lorenzon, o Secretário de Advocacia da Concorrência Adjunto, Alexandre Messa Peixoto da Silva, o Subsecretário de Advocacia da Concorrência, Andrey Vilas Boas de Freitas e o Coordenador Geral de Análise Setorial e Advocacia da Concorrência, Alexandre Gheventer.

2. A reunião destinou-se à realização do juízo de admissibilidade dos requerimentos apresentados ao FIARC até aquela data, pelas seguintes organizações:

Tabela de Requerimentos da II Reunião FIARC 2021

##	Requerente	Norma requerida
2021.I.003	Buser Brasil Tecnologia Ltda. (Buser) - SEI 12032127	Resolução ANTT nº 4777, de 2015
2021.II.001	Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário (Sindíporto) - SEI 14070031	Decreto nº 5.269, de 2004

3. Inicialmente, o Subsecretário de Advocacia da Concorrência, Andrey Vilas Boas de Freitas, informou que os requerimentos trazidos para juízo admissibilidade cumpriram os requisitos necessários para sua inclusão na reunião, quais sejam: i) foram encaminhados por meio do Programa de Melhoria Contínua de Competitividade – PMCC, nos termos do artigo 13, inciso I, da Instrução Normativa SEAE nº 97, de 2 de outubro de 2020; ii) foram objeto de ofícios encaminhados aos respectivos órgãos da Administração Pública federal, responsáveis pela edição dos respectivos atos normativos, para informa-los que houve a submissão dos atos ao FIARC; iii) não havia, até a data da reunião, a inclusão dos atos normativos tratados nos requerimentos na agenda regulatória dos respectivos órgãos para os seis meses posteriores, nos termos do artigo 15, §4º, Instrução Normativa SEAE nº 97, de 2 de outubro de 2020.

4. Prestadas as informações, passou-se ao juízo de admissibilidade, cujos requisitos, conforme o art. 15, §1º, da IN SEAE nº 97, de 2020, são:

I - relevância e interesse público do requerimento;

II - potencial impacto relevante concorrencial aferido com base nas documentações enviadas em anexo;

III - conveniência e oportunidade;

IV - capacidade administrativa do órgão de dar seguimento ao trâmite no momento da avaliação; e

V - outros critérios relevantes, observado os princípios da impessoalidade e simplicidade da Administração pública.

Requerimento 2021.I.0003 (identificador PMCC: 338)

Buser Brasil Tecnologia Ltda vs Resolução ANTT nº 4777, de 2015

5. A análise do requerimento apresentado pela Buser Brasil Tecnologia Ltda. realizada na I Reunião levou à decisão de não-aprovação do requerimento naquele momento, em função de não ter sido suficientemente demonstrado o potencial impacto concorrencial relevante, pois conforme o requerimento recebido do PMCC, os elementos trazidos não foram suficientes para quantificar o impacto econômico concreto produzido sobre a dinâmica competitiva ou sobre a eficiência do setor afetado, de modo a permitir aferir a ordem de grandeza ou proporção perante o mercado como um todo. Por esse motivo, foi solicitado à Buser Brasil Tecnologia Ltda. que complementasse as informações apresentadas, preferencialmente por meio de demonstrações quantitativas, a fim de que fosse novamente analisado o referido requerimento (Ata de Reunião SEI 13629216). A complementação foi efetuada por meio do envio do parecer econômico produzido pela LCA Consultores (SEI 14069191) e dos pareceres produzidos pelos professores Paulo Furquim (SEI 14069286) e Ana Frazão (SEI 14069484).

6. Diz o parecer da LCA Consultores em suas conclusões:

Apesar das mudanças regulatórias em direção da abertura do setor de TRIP- que incluem liberdade de preços, de itinerário e de frequência -, algumas das alterações instituídas a partir da Lei nº 12.966/14 ainda não se fazem sentir no mercado.

A baixa rivalidade colabora para que o número de passageiros transportados no TRIP venha se reduzindo ano a ano. De 2013 a 2018, enquanto o setor aéreo teve um crescimento de 9% no número de passageiros transportados, o setor rodoviário teve uma redução de 35%.

Assim, o Projeto de Revisão do Marco Regulatório do TRIP ocorre em um momento oportuno, em conformidade com as boas práticas de mudanças regulatórias. As propostas em discussão têm potencial de provocar o crescimento da competição no setor, com geração de ganhos econômicos não apenas para os consumidores do setor, mas também para a economia brasileira. Somente com os ônibus registrados na ANTT para operação no serviço regular e no fretamento, existe um potencial de transportar 51 milhões de passageiros adicionais por ano.

A pressão competitiva causada pela possibilidade de novas empresas de oferecerem o serviço com liberdade de frequência, preço, e itinerário, conforme Decreto nº 10.157/19 possibilita ganhos de eficiência, repassados ao consumidor via redução de preços, incremento da qualidade e diversidade de serviços. (grifo nosso)

7. De forma similar, o parecer do professor Paulo Furquim:

As entidades que representam as concessionárias de transporte terrestre de passageiros em ações judiciais contra a Buser alegam que esta praticaria concorrência predatória, fruto de “desvio de demanda” de passageiros de rotas regulares, operadas por suas associadas, o que inviabilizaria a “continuidade e regularidade do serviço público”. Este parecer apresentou evidências econômicas, baseadas em dados da Agência Nacional de Transporte Terrestre, que contradizem as alegações centrais nessas ações judiciais. Não há evidências, nos dados disponíveis, de que tenha havido qualquer redução de demanda por transporte regular que pudesse ser imputada à entrada da Buser. As variações observadas no volume de passageiros em transporte regular variam conforme o nível de atividade econômica e outras características associadas à demanda por mobilidade, não havendo qualquer indício de que a Buser tenha causado o alegado desvio de demanda.

O parecer ainda utiliza resultados da literatura e análise econômica para concluir que

não há motivos para a imposição de regulação adicional às empresas de fretamento eventual, nem tampouco para a atividade de intermediação da Buser, cujo efeito direto é apenas o de reduzir os custos de coordenação entre passageiros e entre estas e empresas de fretamento. Seu efeito, portanto, é claramente positivo, sendo predominantemente apropriado de modo difuso pela sociedade em sua demanda por mobilidade. (grifo nosso)

8. Entendeu-se, dessa forma, que os pareceres apresentados trouxeram indícios suficientes acerca do impacto econômico concreto produzido sobre a dinâmica competitiva ou sobre a eficiência do setor afetado no requerimento em análise, item que ficou pendente a partir da ata da primeira reunião.

9. Entendeu-se que caberá agora, durante o trâmite ordinário da análise, entender se os indícios apresentados se consubstanciam em potencial figura de abuso regulatório que distorça o ambiente concorrencial.

10. Decidiu-se, por esse motivo, pela **aprovação** do requerimento no juízo de admissibilidade, e encaminhamento dele para a Coordenação-Geral de Desregulamentação e Competitividade - CODEC, para início do processo de análise investigativa, conforme o artigo 15, parágrafo 3º, da IN SEAE nº 97, de 2020.

Requerimento 2021.II.0001 (identificador PMCC: 338)

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário vs Decreto nº 5.269, de 2004

11. A análise do requerimento apresentado pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário (Sindiporto) concluiu que foram demonstrados a (I) relevância e o interesse público relacionados ao objeto tratado, ao identificar o setor econômico afetado pela regulação inadequada do artigo 2º, XI do Decreto nº 5.269, de 2004 e apresentar indícios de que a extensão e o alcance de tais efeitos atingem a concorrência e a livre iniciativa de todo o setor, e não apenas agentes econômicos específicos.

12. Também foi suficientemente demonstrado o (II) potencial impacto concorrencial relevante, pois conforme o requerimento recebido do PMCC, os elementos trazidos foram suficientes para quantificar o impacto econômico concreto produzido sobre a dinâmica competitiva ou sobre a eficiência do setor afetado, de modo a permitir aferir a ordem de grandeza ou proporção perante o mercado como um todo (SEI 14070068).[\[1\]](#)

13. De acordo com o requerimento, não há restrição explícita para o uso do recurso oriundo de parcela do AFRMM recolhida nas contas vinculadas acessadas pelas empresas de navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior. Isto é, essas empresas utilizam os recursos do AFRMM para a construção de embarcações atuantes fora desses segmentos, sendo permitida a construção de qualquer tipo de embarcação (como embarcações de apoio portuário) e mesmo por meio de empresas dentro do mesmo grupo societário que não geraram o produto da arrecadação do AFRMM. Por sua vez, as empresas de apoio portuário, para captar recursos via Fundo da Marinha Mercante (FMM), precisam constituir operações de financiamento para a construção de suas embarcações. Ressalta o parecer da Demarest Advogados, que fundamentou o requerimento:

Em suma, a utilização do AFRMM como fonte de recursos para incentivar a construção, reparo ou reforma de qualquer tipo de embarcação, por meio do mecanismo das contas vinculadas, resulta em uma situação de concorrência desigual com empresas que atuam ou tem pretensão de atuar no setor, mas não tem acesso aos valores depositados nas contas vinculadas.

14. E conclui:

É indiscutível, portanto, que a liberação indiscriminada dos recursos das contas vinculadas do AFRMM é extremamente nociva e representa um enorme risco à livre concorrência. Afinal, tal situação cria dificuldades operacionais e exclusão do mercado, bem como elevação das barreiras à entrada de novos competidores, no segmento de apoio portuário, que vem sendo paulatinamente dominado pelas Empresas de Navegação de Cabotagem e Longo Curso que possuem acesso às contas vinculadas.

15. Diante deste cenário, o Sindiporto solicita a atuação da SEAE para a melhoria regulatória do setor e para evitar-se o aprofundamento das distorções concorrenciais que já teriam sido verificadas.

16. Decidiu-se, neste caso, pela **aprovação do requerimento** no juízo de admissibilidade, e encaminhamento dele para a Coordenação-Geral de Desregulamentação e Competitividade - CODEC, para início do processo de análise investigativa, conforme o artigo 15, parágrafo 3º, da IN SEAE nº 97, de 2020

17. Nada mais a se decidir, encerrou-se a reunião.

18. Esta ata, juntamente com os formulários de avaliação preenchidos e assinados pelo Secretário de Advocacia da Concorrência, Geanluca Lorenzon, pelo Subsecretário de Advocacia da Concorrência, Andrey Vilas Boas de Freitas e pelo Coordenador Geral de Análise Setorial e Advocacia da Concorrência, Alexandre Gheventer, conforme determina o §2º do artigo 15 da Instrução Normativa SEAE nº 97, de 2 de outubro de 2020, serão anexados aos respectivos processos SEI, para preservação e publicidade.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE GHEVENTER

Coordenador Geral de Análise Setorial e Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo. A CODEC/SUREG/SEAE deverá, ao recepcionar os requerimentos aprovados nesta Reunião, estabelecer cronograma público, para o processo decorrente, em até 10 (dez) dias a contar do recebimento do respectivo processo SEI.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LOREZON

Secretario de Advocacia da Concorrência e Competitividade



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 09/03/2021, às 15:00, 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 09/03/2021, às 15:24, 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 **Alexandre Gheventer, Coordenador(a)-Geral**, em 09/03/2021, às 15:29, 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 **14048615** e o código CRC **0D6BA5B0**.