



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

Nota Técnica SEI nº 13/2019/SUREG/SEAE/SEPEC-ME

Assunto: Propostas de promoção da concorrência e outros ganhos de eficiência econômica nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis alcançadas pelo art. 1º da Resolução do Conselho Nacional de Política Energética nº 12, de 2019.

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Analisam-se possibilidades de aperfeiçoamento regulatório para a promoção da concorrência na indústria de combustíveis. As possibilidades são as constantes no art. 1º da Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) nº 12, de 2019, e abrangem basicamente: i) a venda direta de etanol combustível hidratado pelo produtor para a revenda varejista de combustíveis automotivos; ii) a comercialização, por transportador-revendedor-retalhista (TRR), de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e ponto de abastecimento; iii) o fim da tutela regulatória do uso de marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos; e iv) o aprimoramento da disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis na revenda varejista.
2. As possibilidades de revisão normativa pró-concorrência elencadas foram objeto de estudos da administração pública federal, inclusive, de órgãos de defesa da concorrência. Os estudos apontam indícios de restrições à competição, entre outros custos regulatórios, no regramento em vigor das atividades de distribuição e revenda de combustíveis automotivos. Os indícios motivam a elaboração desta nota técnica, que resulta adicionalmente das atribuições desta 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 art. 119 do Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.
3. Motiva ainda o documento a Resolução CNPE nº 09, de 2019, que estabelece novas diretrizes para a promoção da concorrência no setor de refino. Com a mesma finalidade, foi celebrado Termo de Compromisso de Cessação (TCC) entre o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Petrobras, em 11 de junho de 2019. Ambas as iniciativas reforçam a pertinência da revisão regulatória do setor de abastecimento de combustíveis, de modo que os efeitos positivos de uma maior concorrência no mercado de refino sejam transmitidos ao longo da cadeia produtiva e alcancem os consumidores finais.
4. Esta nota técnica posiciona-se favoravelmente às medidas de flexibilização das regras de comercialização nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis automotivos alcançadas pelo art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019, bem como às propostas de melhoria informacional presentes no mesmo dispositivo. O posicionamento ampara-se nas perspectivas de incentivo à concorrência e melhoria de bem-estar do consumidor decorrentes dessa flexibilização, bem como nos estudos já elaborados pela administração

pública federal sobre o assunto. Dessa forma, ratificam-se alguns dos posicionamentos e avaliações já expressos nesses estudos.

INTRODUÇÃO

5. A estruturação dos mercados de combustíveis no Brasil em que o sistema de preços é o mecanismo a equilibrar oferta e demanda desses produtos remonta à década de noventa. O art. 69 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, a Lei do Petróleo, é um marco desse processo ao estabelecer período de transição para a definição do preço dos combustíveis pelos agentes de mercado.
6. A comercialização de combustíveis a preços de mercado é o primeiro passo para a formação de estruturas produtivas competitivas e eficientes, mas outras condições são necessárias para a promoção da concorrência e de ganhos diversos de bem-estar ao consumidor. Barreiras à entrada e demais regulamentações podem comprometer o pleno exercício das forças competitivas de mercado, ou amparar ineficiências, que limitam reduções de preço e incrementos de qualidade que beneficiam o consumidor.
7. Uma possível fonte de barreiras à entrada e ineficiências são regras de atuação de entes privados e públicos no setor de combustíveis. Muitas dessas regras resultam de atos normativos legais e infralegais em que não há clareza sobre o balanço de custos e benefícios para o consumidor. Em que pesem eventuais benefícios, a imposição de restrições à livre iniciativa e à competição requer justificativa aprofundada para explicitar que os benefícios superam os custos de tais restrições.
8. Estudos de órgãos de governo e defesa da concorrência já foram realizados para avaliar normas regulatórias dos mercados de combustíveis no Brasil. Os estudos apontam indícios de restrições à competição, entre outros custos regulatórios, que tendem a prejudicar o bem-estar do consumidor. Há estudo sobre o tema, inclusive, contratado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em 1999, poucos anos após a Emenda Constitucional nº 9, de 1995, dar cabo do monopólio da Petrobrás na Indústria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.
9. A maior parte dos estudos referidos nesta nota técnica, entretanto, foi elaborada recentemente motivada pela escassez de oferta de combustíveis resultante da greve nacional dos caminhoneiros, que ocorreu em maio de 2018. O fato suscitou debates diversos sobre as possibilidades de aprimoramento regulatório que favorecessem o bem-estar do consumidor, sendo inclusive realizadas Tomadas Públicas de Contribuição (TPC) pela ANP a fim de averiguar possíveis arranjos de negócio no mercado de combustíveis. O momento ensejou também mudanças regulatórias temporárias que conferem mais informações sobre o debate regulatório do setor.
10. Adicionalmente aos estudos realizados, as perspectivas de mudanças no setor de produção de derivados favorecem a revisão de marcos regulatórios das atividades a jusante, criando condições propícias para a transmissão dos possíveis efeitos da maior concorrência no setor de refino aos consumidores finais e ao setor produtivo.
11. Nesse sentido, a Resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) nº 9, de 2019, que estabelece diretrizes para a promoção da livre concorrência na atividade de refino, favorece a averiguação de aperfeiçoamentos regulatórios similares nas etapas subsequentes da cadeia produtiva de combustíveis (distribuição e revenda). Alinhado com a resolução, o Termo de Compromisso de Cessação (TCC), firmado entre o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Petrobras, prevê a venda de oito das treze refinarias da empresa, o que equivale aproximadamente a 50% da capacidade instalada da estatal na atividade.
12. Outra ação institucional que motiva a revisão regulatória da indústria de combustíveis é a Resolução CNPE nº 12, de 2019. O ato objetiva fomentar a livre concorrência na atividade de abastecimento de

combustível no Brasil e, para tanto, define atividades a serem desenvolvidas pelos órgãos afetos ao assunto. Assim, especificamente para o Ministério da Economia (ME), coube a avaliação de implementar a monofasia tributária no setor, de modo a incentivar a concorrência. Para o Ministério de Minas e Energia (MME), juntamente com ME, Cade e outros órgãos da administração federal, coube a realização de estudos sobre modelos de negócios e arranjos societários entre agentes regulados para subsidiar a formulação de medidas voltadas igualmente para ampliar a competição. Já para a ANP, coube a conclusão das TPCs sobre as atividades de distribuição e de revenda de combustíveis.

13. Esta nota técnica analisa questões constantes no art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019 que já foram objeto de estudos da administração pública federal, inclusive, do Cade. Parte das questões foi objeto também de TPCs da ANP, que recebeu contribuições do próprio Cade e outras áreas do governo federal. A seguir, especificam-se as questões tratadas:

- i. a comercialização, por transportador-revendedor-retalhista (TRR), de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e ponto de abastecimento;
- ii. a tutela regulatória do uso da marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos;
- iii. a comercialização, por produtor, de etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e TRR; e
- iv. o aprimoramento da disponibilidade de informação de comercialização, especialmente sobre preços e volumes, de combustíveis automotivos e GLP na revenda varejista, considerando o aumento da abrangência e da agilidade, sem prejuízo da sua fidedignidade.

14. A próxima seção desta nota técnica sintetiza, primeiramente, os esforços de avaliação da regulação do setor de combustíveis com fulcro nas possibilidades de incremento da competição e outros ganhos de eficiência econômica. Posteriormente, explicam-se as propostas de revisão regulatória do mercado de combustíveis, considerando os temas apresentados no art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019. Há subseção específica para cada proposta, que explicita as justificativas econômicas do posicionamento em favor da flexibilização das regras de comercialização nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis, ou dos aprimoramentos informacionais elencados. Por último, seção sintética de conclusões encerra o documento.

ANÁLISE

1. Iniciativas de análise das regras regulatórias da indústria de combustíveis

15. A ANP contratou estudo em 1999 para subsidiar as adequações regulatórias para estimular a competição na indústria de combustíveis ¹. A avaliação à época foi de que as obrigações normativas de desverticalização da indústria constituíam empecilhos potenciais à concorrência e à obtenção de ganhos de eficiência. Por esse motivo, o estudo propôs desregulamentação do setor que propiciasse maior liberdade de iniciativa e formação de estruturas de governança. As propostas abrangiam especialmente as possibilidades de:

- i. venda direta de combustível das refinarias para os pontos de combustíveis, sem a intermediação dos distribuidores;

- ii. integração vertical entre distribuidor e posto de combustível; e
- iii. comercialização de combustível no varejo por meio do transportador-revendedor-retalhista².

16. A figura extraída do estudo supracitado, e explicitada abaixo, ilustra as alternativas de comercialização de combustíveis e concorrência potencial entre os diferentes agentes do setor possibilitadas pelas propostas elencadas:

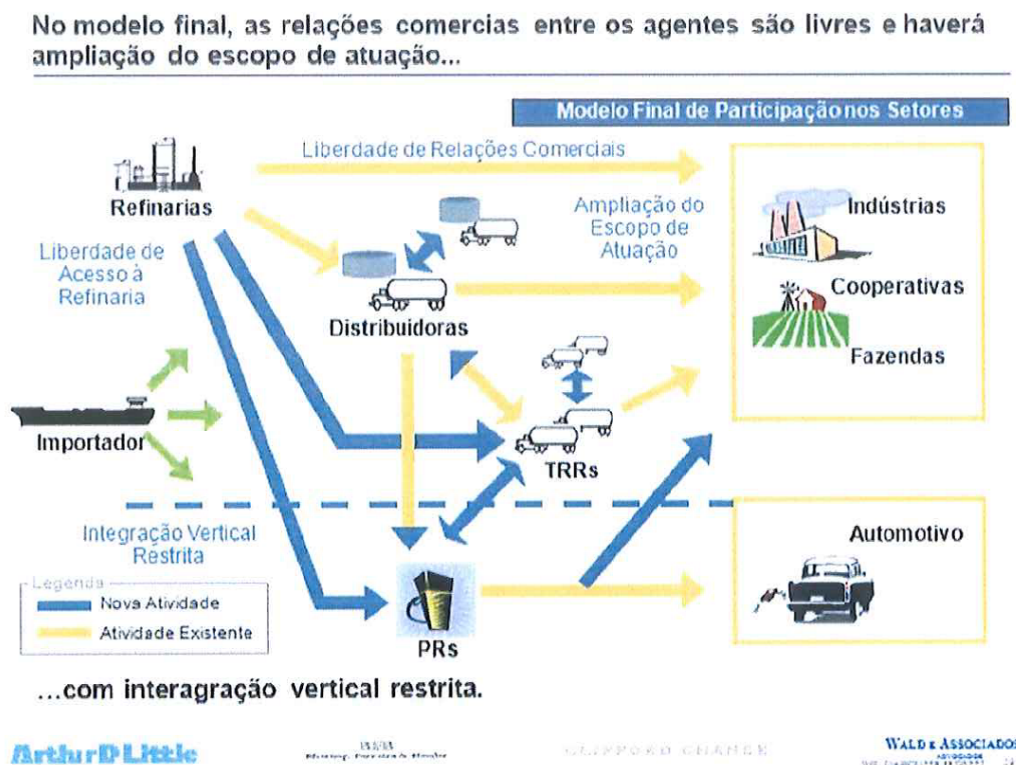


Figura 1 - Proposta de 1999 para liberação do mercado.

17. Anos depois, propostas similares foram apresentadas em trabalho realizado pelo Cade. O trabalho, intitulado *Repensando o setor de combustíveis – medidas pró-concorrência*, foi divulgado no ano de 2018. A motivação foi a escassez de oferta de combustíveis resultante da greve nacional dos caminhoneiros ocorrida em maio do referido ano. Resumidamente, o estudo do Cade elenca as seguintes propostas para promoção da concorrência e do consequente bem-estar do consumidor na indústria:

- i. permitir que produtores de álcool vendam diretamente aos postos;
- ii. repensar a proibição de verticalização do setor de varejo de combustíveis;
- iii. fornecer informações aos consumidores do nome do revendedor de combustível, de quantos postos o revendedor possui e a quais outras marcas está associado; e
- iv. aprimorar a disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis para o aperfeiçoamento da inteligência na repressão à conduta colusiva.

18. Entre os estudos de destaque sobre o tema, encontra-se o relatório do grupo de trabalho criado pela Portaria nº 466, de 19 de novembro de 2018, do Ministério da Fazenda. O relatório menciona estimativas que apontam possibilidades de redução no custo logístico com a venda direta de etanol das usinas produtoras do combustível para a rede revendedora varejista – os postos de combustíveis. Dessa forma, o estudo não descarta a hipótese de que novos arranjos comerciais possam gerar ganhos competitivos para o setor. Conclui, então, ser oportuna a liberalização da venda direta de etanol das usinas para os postos de combustível.

19. O relatório aponta ainda que os ganhos da proposta podem ser potencializados com ajustes da regulação dos acordos de exclusividade firmados entre companhias de distribuição de combustíveis e revendedores varejistas. Os acordos tratam do uso da marca da companhia distribuidora pelo revendedor varejista e envolvem investimentos da primeira, bem como compromissos de aquisição de combustível pela última. O relatório sugere que a agência reguladora não deve ser obrigada a fiscalizar os contratos de acordos de exclusividade, que constituem relação entre particulares firmada de modo voluntário e válido juridicamente para todos os efeitos.
20. Outros esforços de análise das normas regulatórias da indústria originam-se do Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB). O comitê foi criado pela Resolução CNPE nº 15, de 8 de junho de 2017, com o objetivo de avaliar a implementação das propostas e recomendar medidas e ações necessárias ao aprimoramento do marco legal do setor de combustíveis. Dividido em subcomitês temáticos, há um específico para questões de concorrência e competitividade coordenado pela ANP.
21. Vale citar ainda os processos públicos de debate sobre o tema desenvolvidos pela ANP. Em 2018, a agência organizou várias TPCs para reunir manifestações de entes privados e públicos sobre possibilidades de revisão regulatória para fomento da concorrência e outros ganhos de eficiência econômica. É o caso da TPC ANP 02/2018, cujo propósito específico foi coletar sugestões, dados e informações sobre eventual elaboração de ato normativo estabelecendo novas regras para a comercialização de etanol combustível pelas usinas diretamente aos postos revendedores varejistas.
22. Na mesma direção, foi lançada a TPC ANP 03/2018, com foco na reunião de fatos que contribuíssem para a análise dos ganhos de competição e eficiência decorrentes da liberalização de alternativas de comercialização e estruturas de governança na cadeia produtiva de combustíveis, englobando, por exemplo, a permissão de que o Transportador-Revendedor-Retalhista comercialize outros combustíveis, além de óleo diesel, forneça para revendedores varejistas e adquira combustível diretamente de produtores e importadores.
23. Houve a TPC ANP 04/2018 voltada para a análise da necessidade da agência fiscalizar acordos de exclusividade entre companhias distribuidoras e revendedores varejistas – doravante denominada de tutela regulatória da fidelidade à bandeira.
24. Em vista dos esforços mencionados de análise da revisão regulatória da indústria de combustíveis para fins de fomento à competição e a outros ganhos de eficiência econômica, avalia-se que os trabalhos desenvolvidos são ferramentas capazes de subsidiar a tomada de decisões regulatórias nessa indústria. Primeiro porque as iniciativas de governo descritas, mais do que a produção de conhecimento, visam a embasar decisões que melhorem o bem-estar do consumidor. Segundo, o exposto revela iniciativas significativas de órgãos diversos na avaliação de possibilidades de melhorias regulatórias da indústria de combustíveis.
25. Do contexto supracitado e considerando as diretrizes para a promoção da livre concorrência nas atividades de refino, distribuição e revenda de combustíveis constantes nas Resoluções CNPE nºs 9 e 12, de 2019, visualizam-se oportunidades de revisão regulatória dessas atividades com vistas à promoção da concorrência, como se detalha adiante.

2. Liberação de alternativas de comercialização e estruturas de governança

26. Como já se esclareceu, a análise das possibilidades de aprimoramento das regras de comercialização nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis automotivos restringe-se ao constante no art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019, como se enumera a seguir:

- i. a comercialização, por transportador-revendedor-retalhista (TRR), de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e ponto de abastecimento;
- ii. a comercialização, por produtor, de etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e TRR; e
- iii. a tutela regulatória do uso da marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos.

2.1 Comercialização por TRR

27. Restrições à competição entre agentes que atuam no mercado de distribuição de combustíveis líquidos foram objeto de análise do Cade por meio da Nota Técnica nº 35/2018/DEE/CADE, de 19 de novembro de 2018. O documento do Cade responde à TPC ANP 03/2018 que aborda as comentadas limitações à concorrência. O conselho indica que o desenho regulatório atual pode amparar barreiras à entrada nesse mercado. Refere-se especificamente às vedações infralegais à comercialização de gasolina e etanol hidratado pelo Transportador-Revendedor-Retalhista (TRR). Esse agente é empresa autorizada pela ANP a atuar no mercado atacadista de combustíveis líquidos, comercializando grandes quantidades para empresas e consumidores.
28. Dessa forma, o TRR concorre com as companhias de distribuição de combustíveis líquidos. Há, no entanto, limites para esta competição estabelecidos pela Resolução ANP nº 8/2007, alterada pela Resolução ANP nº 7/2015, quanto aos produtos que podem ser comercializados e à restrição de clientes para seus serviços. Os limites resultam da vedação do TRR comercializar os seguintes combustíveis: gás liquefeito de petróleo (GLP); gasolina automotiva A ou C; etanol hidratado ou anidro combustível; biodiesel (B100); mistura biodiesel/óleo diesel não especificada ou não autorizada pela ANP; combustíveis de aviação; gás natural e gás natural veicular, comprimido ou liquefeito; e óleo diesel A.
29. Parte das vedações acima mencionadas não é questionada pelo Cade, mas há outras em que não se identifica benefício ao consumidor das restrições à concorrência. É o caso da vedação do TRR comercializar gasolina e álcool hidratado para grandes consumidores.
30. Outra limitação da atuação do TRR que compromete a competição, sem aparente compensação ao bem-estar do consumidor, é a impossibilidade de vender combustíveis para revendedores varejistas. Segue abaixo, transcrição da nota do Cade sobre o assunto.

“Assim, o poder de mercado que se verifica no Brasil por parte das distribuidoras pode, em alguma medida, ser derivado do desenho regulatório atual, que limita a concorrência das distribuidoras no nicho dos TRRs (clientes finais com capacidade inferior a 15 m3) e que impede a concorrência dos importadores, das refinarias, das usinas, via venda direta ou por meio dos TRRs no nicho das distribuidoras (venda de combustíveis em geral, inclusive gasolina e etanol hidratado, em postos revendedores).”

31. A nota do Cade menciona experiências internacionais em que agentes similares ao TRR fomentam a concorrência ao contestar o poder de mercado de companhias de maior porte atuantes no mercado atacadista de combustíveis líquidos. Nos EUA, por exemplo, agentes de perfil similar ao TRR (*Jobbers*) concorrem com as companhias distribuidoras detentoras de marcas conhecidas no mercado (“bandeirados”) no fornecimento de gasolina em postos de combustível. Situação similar observa-se em outros países, como Itália, Portugal e México. Adiante, transcrição do exposto.

“Este tipo de realidade (com regulação extremamente restritiva) não se verifica em vários outros países. Nos Estados Unidos, por exemplo, as refinarias e os importadores podem vender para “Jobbers”. Tais “Jobbers” podem ser concorrentes dos distribuidores bandeirados, bem como podem vender, inclusive, gasolina para postos revendedores: o que é vedado no Brasil. No

México, em Portugal e na Itália, de igual sorte, também, se verifica um ambiente em que há operadores independentes ou distribuidores independentes que podem contornar as distribuidoras, inclusive no que toca à venda de gasolina para postos varejistas.”

32. Vale destacar que a eliminação das restrições à comercialização por TRR de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista e ponto de abastecimento não afeta o *market share* dos distribuidores. Isso porque não altera a obrigação do TRR de adquirir combustíveis junto aos distribuidores.
33. Não obstante, a eliminação das restrições à comercialização por TRR em comento possibilita maior rivalidade entre os distribuidores. O incremento da rivalidade decorre do fato de o TRR permitir que a companhia distribuidora que lhe fornece gasolina automotiva C, óleo diesel B, ou etanol combustível hidratado, conteste o mercado de outro distribuidor. Com fim das restrições mencionadas, as possibilidades de contestação aumentam.
34. Uma possível justificativa para as vedações à comercialização por TRR de gasolina, óleo diesel e etanol é o fato de existirem menos exigências para sua atuação do que para o distribuidor. Trata-se de assimetria regulatória que torna o investimento mínimo do distribuidor superior ao do TRR. A provável fundamentação econômica da maior obrigação de investimento do distribuidor é a expectativa de que isso favoreça as condições de oferta de combustíveis, com maior infraestrutura de armazenagem, por exemplo. Mas está longe de ser claro por que o próprio mecanismo de mercado não irá assegurar essas mesmas condições, inclusive armazenagem, sem o requerimento regulatório. O fato é que para compensar esses benefícios hipotéticos, o distribuidor é compensado pela regulação com reservas de mercado, como as resultantes das vedações elencadas à atuação do TRR.
35. Avalia-se, contudo, que a compensação supracitada não é comprometida com o fim das vedações à comercialização de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista e ponto de abastecimento. Isso porque não resulta em diminuição do *market share* do tipo de agente autorizado a operar na indústria de combustíveis como distribuidor. Como já se explicou, mesmo com a eliminação dessas vedações, o TRR permanece com a obrigação de adquirir combustível junto ao distribuidor. Portanto, a categoria de agentes composta pelos distribuidores manterá:
 - i. o *market share* que a regulação vigente supõe ser necessário para remunerar determinados investimentos no setor; e, conseqüentemente
 - ii. a compensação pela a assimetria de obrigações regulatórias comentadas.
36. A flexibilização em tela para a atuação do TRR, conforme já esclarecido, implica tão somente em maior competição entre os próprios distribuidores. Como entre os distribuidores não há assimetria regulatória, não há razões também para diminuir a competição entre eles.
37. Esta nota técnica não avança na análise sobre a pertinência de se garantir reservas de mercado para induzir investimentos no setor de combustíveis. Essa análise, como se esclareceu, não é necessária para fundamentar a flexibilização para o TRR comercializar gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista e ponto de abastecimento. Vale registrar, contudo, que garantir reservas de mercado em atividades potencialmente competitivas por não terem características de monopólio natural, como a distribuição de combustíveis automotivos, não parece ser o mecanismo mais eficiente para promover o bem-estar do consumidor.
38. Por todo o exposto, esta nota posiciona-se favoravelmente ao fim das restrições à comercialização por TRR de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista e ponto de abastecimento, que é objeto do inciso I do art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019.

2.2 Venda direta de etanol e monofasia tributária

39. Conforme explicado anteriormente, a Portaria MF nº 466/2018 criou grupo de trabalho para avaliar, entre outras questões, a concorrência no mercado atacadista de etanol. O grupo elaborou relatório em que se registram contribuições de representantes não apenas do então Ministério da Fazenda, mas também de representantes do Ministério de Minas e Energia (MME) e ANP.
40. O objetivo do grupo de trabalho foi o de apreciar a possibilidade de as usinas produtoras de etanol comercializarem o combustível diretamente para revendedores varejistas. A alternativa tornaria a usina rival da companhia de distribuição de combustível líquido no fornecimento de etanol aos postos de combustíveis. Essa forma de comercialização é atualmente vedada por meio de atos normativos da ANP (Resoluções ANP nº 43/2009 e nº 41/2013)
41. O relatório do grupo de trabalho pontua que, sob o ponto de vista regulatório, não se identificam empecilhos que comprometam a venda direta de etanol das usinas para os postos de combustíveis. O controle de qualidade do etanol, particularmente, não seria impeditivo para essa comercialização dado ser possível atribuir à usina as obrigações vigentes para as companhias de distribuição relativas ao combustível em comento.
42. No tocante ao Programa Renovabio ³, ajustes na regulamentação do programa também seriam factíveis para possibilitar a venda direta de etanol pelas usinas, de modo que o programa não seria impeditivo a essa alternativa de comercialização, assim como a questão do controle da qualidade do combustível.
43. Abaixo, segue transcrição do relatório esclarecendo que a venda direta de etanol hidratado pelo produtor não compromete as condições de qualidade em que o combustível é ofertado no mercado, tampouco o programa Renovabio:

“51. Embora haja necessidade de proceder algumas alterações na regulação para atribuir ao produtor de etanol as disposições cabíveis atualmente para o distribuidor, conclui-se que o controle da qualidade não é impedimento para a venda direta do EHC aos postos de combustível.

52. No que se refere ao Programa Renovabio, algumas entidades advertiram para um potencial impacto negativo da venda direta sobre o programa. A justificativa é o fato de as distribuidoras serem a denominada “parte obrigada” no atingimento das metas do Programa RenovaBio.

53. Todavia, o GT constatou que não há uma definição normativa expressa de que somente as vendas de combustíveis para as distribuidoras permitiriam a emissão de CBIOs pelos produtores. Ademais, não há motivo para relacionar o papel das distribuidoras como “parte obrigada” com qualquer responsabilidade destas em relação à emissão dos créditos.

(...)

54. Em síntese, sob a ótica regulatória, não se vislumbram óbices insuperáveis para efetivação da venda direta de EHC.”

44. O que o relatório destaca como condição necessária para a venda direta de etanol pela usina é a concentração da arrecadação das contribuições para PIS/Pasep (Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público) e Cofins (Contribuição para Financiamento da Seguridade Social) no elo da produção; ou seja, o recolhimento das contribuições de produtores e distribuidores de etanol passaria a ocorrer em apenas um desses agentes, que seria o produtor. Para essa concentração, a monofasia tributária faz-se necessária para a que a venda direta pela usina ocorra com isonomia tributária comparativamente às demais alternativas de comercialização do produto. A monofasia tributária federal requer mudanças na legislação de PIS/PASEP e Cofins.

45. Para que a venda direta de etanol hidratado promova a concorrência com isonomia tributária, o relatório aponta a necessidade apenas da monofasia tributária federal. A liberalização dessa venda, portanto, não

deve estar condicionada a mudanças na legislação do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços).

46. Ajustada à questão tributária federal, o relatório considera oportuna a liberalização da venda direta de etanol hidratado aos postos de combustível como opção de comercialização da usina produtora do combustível. Isso porque a liberalização contribui para fomentar a competição no mercado atacadista de etanol ao i) aumentar o número e os tipos de agentes potencialmente concorrentes; e ii) elevar o poder de barganha do produtor vis-à-vis o distribuidor do combustível.
47. O estudo elaborado por Gama e Widmer ⁴ sobre a venda direta entre produtores de etanol e postos de abastecimento no Estado de São Paulo indica uma redução de 47% do custo logístico total, correspondendo a 3% do preço final de venda de etanol hidratado nos postos de abastecimento. Não obstante, o estudo demonstra a necessidade de investimentos em capacidade de armazenagem nas usinas, reduzindo, desta forma, o potencial de redução dos custos logísticos no curto prazo.
48. As circunstâncias elencadas indicam potencial competitivo significativo decorrente da liberalização da venda direta de etanol hidratado pela usina, que possibilita o estabelecimento de arranjos de negócios mais eficientes, inclusive, em relação aos postos de combustíveis de bandeira branca, com maior proximidade das unidades produtoras. Em vista desse potencial e dos incentivos esperados para o aumento da eficiência econômica das firmas, que contribuiriam para reduções de preço e/ou melhoria de qualidade em prol do consumidor, esta nota posiciona-se favoravelmente à liberalização da venda direta de etanol hidratado pela usina, que é objeto do inciso III do art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019.

2.3 Tutela Regulatória da Fidelidade da Bandeira

49. Quanto mais eficiente a fiscalização, maior o custo esperado para quem implementa práticas anticompetitivas. Elevar esse custo é importante para aprimorar institucionalmente o mercado e favorecer a competição no longo prazo, que é ancorada em ambiente de maior segurança jurídica e que premia as melhores estratégias tecnológicas e gerenciais.
50. Uma questão relativa à eficiência fiscalizatória dos agentes de mercado é a tutela regulatória da fidelidade à bandeira. A questão é objeto do inciso II do art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019 e resulta de regramento da ANP acerca de acordos de exclusividade entre companhias distribuidoras e revendedores varejistas de combustível automotivo. O revendedor vinculado à marca (bandeira) de um determinado distribuidor é proibido de adquirir combustível de distribuidor de marca distinta. Já um revendedor desvinculado de qualquer marca, ou seja, sem bandeira, pode adquirir combustível de qualquer distribuidor. A regra em comento encontra-se no art. 32 da Resolução nº 58/2014 da ANP transcrito a seguir:

“Art. 32 - É vedada a comercialização de combustíveis líquidos com revendedor varejista que não esteja autorizado pela ANP ou que optou por exibir a marca comercial de outro distribuidor(...).

§ 1º - Até que a ANP disponibilize sistema informatizado de autorização para o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos, se no endereço eletrônico da ANP constar a opção do revendedor varejista de exibir a marca comercial de outro distribuidor, o novo distribuidor somente poderá efetuar a comercialização de combustíveis após receber, do revendedor, a seguinte documentação:

(...)

§ 3º - É vedado ao distribuidor de combustíveis líquidos a utilização de marca cuja propriedade ou cessão de uso seja de outra pessoa jurídica.

§ 4º - O distribuidor de combustíveis líquidos detentor de mais de uma marca comercial somente poderá ostentar uma única marca de combustível líquido em cada revenda.”

51. A tutela regulatória da fidelidade à bandeira não é prevista nem pela Lei do Petróleo, que criou a ANP, nem pela Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, que dispõe sobre as infrações à regulação do abastecimento nacional de combustíveis, inclusive, relativas à aquisição de combustível pela revenda varejista. Resulta tão somente de regramento da ANP desde a Portaria ANP nº 116/2000 – revogada pela Resolução ANP nº 41/2013.
52. A pergunta a ser esclarecida é se caberia a um órgão da administração federal, no caso a ANP, utilizar recursos públicos para fiscalizar um contrato privado, que expressa relação firmada voluntariamente pelas partes e válida juridicamente para todos os efeitos.
53. Uma justificativa possível para o uso de recursos públicos com a tutela regulatória da fidelidade da bandeira é que se trata de iniciativa em prol da qualidade do combustível automotivo. A política favoreceria a qualidade porque a marca da distribuidora pode ser sinal para incentivar competição por diferenciação de produto.
54. Há circunstâncias, entretanto, que comprometem a eficiência da tutela regulatória como política de promoção da qualidade do combustível. Primeiro, os combustíveis automotivos comuns (não aditivados) são produtos homogêneos que adotam especificações estabelecidas pela ANP. Assim, combustíveis como a gasolina C, o etanol hidratado e óleo diesel B não se diferenciam de acordo com a marca da distribuidora, ou com o tipo de posto revendedor – se associado a uma bandeira, ou não. Segundo, de acordo com o Boletim de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis da ANP, de junho de 2019⁵, o desempenho de postos revendedores com marca (bandeirados) e sem marca (bandeira branca) no quesito qualidade é bastante similar. O desempenho é medido por índice de conformidade dos combustíveis pesquisados com os parâmetros exigidos pela agência. O índice reflete percentual de amostras de combustíveis conformes com tais parâmetros. Os percentuais de conformidade são muito próximos entre os postos bandeirados e bandeira branca para o período de junho de 2019: 98%, no caso dos bandeirados, e 97% para os de bandeira branca.
55. Vale considerar adicionalmente que o distribuidor não é o único agente da cadeia produtiva com responsabilidade objetiva sobre a qualidade do combustível a ser disponibilizado ao consumidor. O posto revendedor também compartilha tal responsabilidade⁶ e pode ser penalizado por não serem atendidos os requisitos exigidos pela ANP. Essa circunstância é mais um indicativo dos limites ao papel da marca do distribuidor na determinação da qualidade do combustível.
56. O grupo de trabalho instituído pela Portaria MF nº 466/2018 abordou a questão da tutela regulatória da fidelidade da bandeira no relatório final de suas atividades. O relatório, que contou com contribuições de representantes não somente do Ministério da Fazenda, mas também de membros do MME e ANP, sugere revisão da tutela regulatória da fidelidade da bandeira. O relatório aponta que a revogação da tutela potencializaria os ganhos da venda direta de etanol pelas usinas. A seguir, segue a transcrição do exposto.

" 44. Por fim, uma medida que, potencialmente, amplia o alcance da liberação da venda direta do EHC é a revogação da tutela regulatória da fidelidade à bandeira. É importante a reavaliação dessa restrição, em paralelo à eventual autorização da venda direta, por dois motivos.

45. Primeiro, essa norma limita o alcance de eventual liberação da venda direta, que só poderá ser feita com os postos "bandeira branca". Segundo, a liberação da venda direta pode gerar novos arranjos comerciais competitivos no setor, potencialmente aumentando a ineficiência da exclusividade na venda de combustíveis aos revendedores "bandeirados".

57. No Parecer nº 139/2018/COGEN/SUEST/SEFEL-MF, de 20 de novembro de 2018, o Ministério da Fazenda analisa mais detalhes da tutela regulatória da fidelidade da bandeira. Primeiramente, registram-se benefícios potenciais do acordo de exclusividade entre distribuidor e revendedor no fornecimento de combustível, que é o objeto da tutela regulatória da fidelidade da bandeira. Pondera-se que o acordo: i)

permite investimentos do distribuidor na revenda, inclusive, na prestação de serviços de assessoria financeira; ii) incentiva investimento em qualidade pela distribuidora; e iii) ao tornar o revendedor representante de uma marca (da distribuidora), oferece sinal de qualidade para o consumidor; e iv) ampara a competição via diferenciação de produto na atividade de distribuição.

58. Em que pesem os benefícios enumerados, o Parecer nº 139/2018/COGEN/SUEST/SEFEL-MF observa que o acordo de exclusividade limita a escolha de fornecimento do revendedor varejista. Acrescenta que os investimentos do distribuidor na revenda varejista, ao amparo do acordo, podem concentrar de modo significativo essa última atividade. Concentração que se expressaria, inclusive, pela prática de arrendamento de postos revendedores.
59. Conforme o parecer, efeitos potencialmente negativos dos acordos de exclusividade sobre a concorrência decorrem ainda do fato de não existir regulação sobre as condições do acordo, mas tão somente a tutela regulatória da fidelidade da bandeira. A ausência de regramento dos termos do acordo pode amparar estratégias como a fixação de preço de revenda, que tem potencial de restringir a competição intramarca.
60. O parecer argumenta ainda que, se o acordo de exclusividade entre o distribuidor e revendedor, no fornecimento de combustível, é estratégia de diferenciação de produto que premia o distribuidor mais eficiente, a obrigação de a ANP fiscalizar o cumprimento do acordo é desnecessária para conferir esse prêmio.
61. Mesmo inicialmente enumerando vantagens dos acordos de exclusividade, os prejuízos potenciais à concorrência e, principalmente, o fato de refletirem relação privada entre as partes são elementos que amparam o posicionamento do parecer favorável à revogação da tutela regulatória da fidelidade da bandeira. De modo mais específico, manifesta-se pela revogação do art. 32 da Resolução ANP no 58/2014. Adiante, segue a transcrição do referido parecer.

“17. Diante das vantagens desse modelo de negócio, em que as relações acontecem exclusivamente no âmbito dos agentes privados, não parece justificável a interferência da agência reguladora. Essa tutela regulatória tem o condão de reforçar o embandeiramento, engessando o mercado.

18. Ora, se uma distribuidora investe em qualidade e em sua marca para que seu produto seja mais valorizado, esse atributo deve estar refletido na negociação nos contratos realizados entre os agentes, com exigências de cláusulas de exclusividade e de informação do posto sobre a origem do combustível. O mérito de o consumidor valorizar a diferenciação do produto de determinada marca é totalmente das empresas.

19. “Sob esta perspectiva, não há um argumento claro para a tutela regulatória da fidelidade à bandeira, de modo que o mercado menos regulado pode trazer melhores resultados em relação aos obtidos no atual arcabouço regulatório. Dessa forma, a Sefel opina pela revogação do art. 32 da Resolução ANP nº 58/2014.”

62. O Cade⁷ também levanta dúvidas sobre a necessidade da tutela regulatória da fidelidade da bandeira, sugerindo que: i) em regra não caberia ao poder público fiscalizar um contrato privado; e ii) há aspectos mais importantes para serem fiscalizados do que o cumprimento do acordo de exclusividade pelo revendedor varejista. A próxima transcrição ilustra o comentado:

“O debate se o setor público deve fiscalizar contratos privados (debate mais amplo ou gênero) engloba, em alguma medida, a próxima discussão proposta, (que é um debate mais restrito ou espécie), que busca avaliar se a ANP deve fiscalizar o uso de uma determinada marca de um agente do middlestream (distribuidor) pelo agente do downstream (revendedor). Não é ou não deveria ser papel do setor público fiscalizar um contrato privado, caso não exista um interesse público em tal fiscalização e como demonstrado acima, há diferentes perspectivas igualmente ou até mais relevantes neste tipo de relação contratual entre distribuidores e revendedores que, atualmente, não são regulados”

63. Um problema a se destacar da tutela regulatória da fidelidade da bandeira é que o mecanismo pode não incentivar a eficiência da gestão dos contratos por parte da distribuidora. Como a ANP tem o papel de fiscalizar o cumprimento do acordo de exclusividade, parte do custo de gestão desse acordo é transferido também para a agência. Com a transferência de custos para a esfera pública, os ganhos de eficiência na gestão de contratos de exclusividade podem ter efeitos limitados na redução de despesas da distribuidora. Isso não incentiva a distribuidora perseguir os referidos ganhos e ser mais eficiente em gerir seus contratos. O contexto com menos incentivos à busca por eficiência econômica é também de menos incentivos à concorrência porque se diminuem as chances de surgir inovações, estratégias e outras iniciativas redutoras de custo que propiciam aumento de market share e motivam os agentes a desenvolvê-las.
64. Constatou-se, então, do parágrafo anterior que a tutela regulatória da fidelidade da bandeira, ao transferir custos de gestão de contratos de exclusividade para o público, no caso a agência reguladora do setor, diminui incentivos à busca de ganhos de eficiência nessa gestão, o que arrefece a concorrência no setor.
65. Em vista das circunstâncias relatadas, esta Secretaria posiciona-se favoravelmente à extinção das regras em vigor acerca da tutela regulatória da fidelidade da bandeira.
66. Cabe esclarecer que o posicionamento expresso no parágrafo precedente não significa manifestação contrária à celebração de acordo de exclusividade. A possibilidade desse tipo de acordo pode aumentar o escopo de estratégias disponíveis aos agentes, com eventuais incentivos à competição e à eficiência econômica.

3 Aprimoramento da disponibilidade de informações

67. Além da flexibilização das regras de comercialização comentadas, outro possível instrumento de fomento à competição na indústria de combustíveis automotivos é o aprimoramento da disponibilidade de informações ao consumidor e aos órgãos reguladores sobre as condições de funcionamento do mercado varejista, especialmente quanto aos preços, aos volumes comercializados e à propriedade dos postos de abastecimento. A questão é objeto do inciso VI do art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019 e alcança adicionalmente o mercado varejista de GLP.
68. O Cade explora a circunstância mencionada na Nota Técnica nº 16 /2018/DEE/CADE, de 08 de maio de 2018. A nota observa que a disponibilidade de dados particularmente para os órgãos reguladores facilita a identificação de práticas anticompetitivas. A maior facilidade, por sua vez, contribui para evitar o desenvolvimento dessas práticas e, conseqüentemente, para aprimorar institucionalmente o mercado e favorecer a competição no longo prazo, que é ancorada em ambiente de maior segurança jurídica e que premia as melhores estratégias tecnológicas e gerenciais. A seguir, transcrição do documento sobre o tema.

“Talvez, no futuro, a ANP possa pensar em determinar, do ponto de vista regulatório, o envio sistemático de informações mais granularizadas e de maneira automatizada para o órgão regulador, produzindo dados com maior qualidade e quantidade, o que permitirá a construção de filtros mais robustos de detecção de cartéis, com informações de quantidade e de preços, não a partir de uma amostra, mas via análise da população inteira de postos de combustíveis”

69. No estudo *Repensando o setor de combustíveis – medidas pró-concorrência* (2018), o Cade ressalta a importância da maior disponibilidade de informações também para o consumidor. A lógica é que o consumidor melhor informado tem mais condições de identificar as estratégias de competição dos agentes. Isso facilita ao consumidor acessar os agentes que lhes oferecem mais benefícios, o que contribui para acirrar a concorrência. Adiante, a transcrição do estudo sobre a questão.

“Uma possível medida seria elevar o nível informacional para os consumidores, por meio de placas ou letreiros que identifiquem o nome do posto, quantos postos estão vinculados ao referido posto e a quais outras marcas tal posto está vinculado. Tais informações seriam disponibilizadas em um lugar visível para controle dos consumidores a respeito do que ocorre na revenda de combustível, permitindo, também, melhor identificação, por parte do Cade e da ANP a respeito do que acontece em termos estruturais no mercado downstream.

A justificativa principal para tal sugestão é que os consumidores não sabem qual posto concorre com qual posto. Com efeito, um revendedor pode possuir diversas marcas, como, por exemplo, ser da Esso, da BR, da Ipiranga, da Castrol, da Shell, da Texaco, da Agip e de outras marcas simultaneamente. Assim, por mais que existam diferentes marcas, se não há concorrência na revenda, o ambiente concorrencial fica comprometido. Tal situação dá a impressão para os consumidores que diferentes marcas combinaram preços, embora, na realidade, o que ocorre é a ausência de concorrência no mercado downstream.

Assim, para que a relação de concorrência no downstream fique clara ao consumidor, sugere-se que se gere maior nível de informação aos consumidores finais a respeito da real estrutura de mercado, indicando o nome do posto, suas marcas e quantos postos há no município do mesmo dono, para que o consumidor consiga fazer uma escolha mercadológica consciente”

70. Em vista das possibilidades de incentivo à concorrência provenientes da maior disponibilidade de informações aos consumidores e órgão reguladores sobre o mercado varejista, especialmente sobre os níveis de preço, verifica-se que as propostas de aprimoramento dessa disponibilidade da Resolução CNPE nº 12/2019 tendem a facilitar e tornar mais ágil a identificação de práticas anticompetitivas na indústria de combustíveis automotivos e GLP, bem como favorecer a identificação da concentração de mercado na revenda varejista. Além disso, a proposta tem potencial de contribuir para reduzir o custo de procura dos consumidores, podendo se refletir na redução dos preços no varejo dos combustíveis.
71. Pode-se alegar que um possível problema do aprimoramento da disponibilidade de informação de comercialização de combustíveis automotivos e GLP, especialmente sobre preços, é facilitar a ação coordenada dos agentes, contribuindo para aumento da ocorrência de práticas de colusão. Sobre essa possibilidade, cabe considerar primeiramente que as firmas, diferentemente do consumidor, tendem a dispor de mais informação sobre sua atividade. Não apenas no setor de combustíveis, mas em outros mercados, a assimetria de informação sobre a estrutura de custos e a formação de preço tende a existir com o consumidor sendo a parte com menos informação.
72. Do exposto, depreende-se que a proposta de aprimoramento informacional do mercado varejista de combustíveis automotivos e GLP, que alcance especialmente os níveis de preços praticados, tem impacto esperado maior sobre o custo de busca do consumidor do que sobre o custo de busca da firma.
73. Outra alegação possível contrária as propostas em tela é que podem ocasionar aumento dos custos operacionais do mercado varejistas de combustíveis automotivos e GLP. Em vista das novas tecnologias de informação disponíveis atualmente, como aplicativos diversos, entre outros instrumentos que foge ao alcance deste documento aprofundar, avalia-se que há possibilidades a serem exploradas que não implicam incremento significativo dos custos operacionais dos mercados varejistas de combustíveis.
74. Em face das considerações elencadas, espera-se que o efeito das propostas de aprimoramento informacional afete expressivamente mais o comportamento e o bem-estar do consumidor, do que a estratégia e bem-estar das firmas. O contexto, portanto, aponta para efeitos líquidos positivos para o bem-estar do consumidor. Em decorrência de tal constatação, esta nota posiciona-se favoravelmente às propostas de melhoria da disponibilidade de informações para consumidores e órgãos reguladores constante do inciso VI do art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019.

¹ Estudo contratado em 1999 junto à consultoria Arthur D'Little.

² Nota Técnica no. 4/2019/ Assessoria DG- ANP.

³ Instituído a partir da Lei nº 13.576/2017 e regulamentado pelo Decreto nº 9.308/2018, dispõe sobre a meta compulsória anual de redução de gases de efeito estufa para a comercialização de combustíveis. O programa envolve a certificação da produção de biocombustíveis, por meio da criação de instrumento econômico, o Crédito de Descarbonização (CBIO - um ativo financeiro, negociado em bolsa, emitido pelo produtor de biocombustível, representativo de uma Nota de Eficiência Energético-Ambiental), que seria autorizado a emitir CBIOs que seriam vendidos às distribuidoras para que essas atingissem a meta anual de descarbonização.

⁴ Gama, M. B.; Widmer, J. A. Avaliação econômica e energética da distribuição direta do etanol hidratado no estado de São Paulo. Revista Transportes, v. 23, n. 4, p. 13-20. 2015.

⁵ <http://www.anp.gov.br/arquivos/central-conteudos/boletins/pmqc/201906-boletim-pmqc.pdf>

⁶ A Resolução ANP nº 41/2013 estabelece que a atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos também inclui o controle de qualidade.

⁷ Nota Técnica Nº 36/2018/DEE/CADE.

CONCLUSÃO

75. Analisam-se possibilidades de aperfeiçoamento regulatório para a promoção da concorrência na indústria de combustíveis que constam no art. 1º da Resolução do CNPE nº 12/2019. As possibilidades já foram objeto de estudos da administração pública federal, inclusive, de órgãos de defesa da concorrência. Os estudos apontam indícios de restrições à competição, entre outros custos regulatórios, no regramento em vigor das atividades de distribuição e revenda de combustíveis automotivos. Os indícios motivam a elaboração deste documento, que resulta adicionalmente das atribuições desta 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 art. 119 do Decreto no 9.745, de 08 de abril de 2019.

76. Esta nota técnica posiciona-se favoravelmente às medidas de flexibilização das regras de comercialização nas atividades de distribuição e revenda de combustíveis automotivos alcançadas pelo art. 1º da Resolução CNPE nº 12/2019, bem como às propostas de melhoria informacional presentes no mesmo dispositivo. O posicionamento ampara-se nas perspectivas de incentivo à concorrência e melhoria de bem-estar do consumidor decorrentes dessa flexibilização, bem como nos estudos já elaborados pela administração pública federal sobre o assunto. Dessa forma, ratificam-se alguns dos posicionamentos e avaliações já expressos nesses estudos.

77. De modo mais específico, sugere-se:

- i. fim da vedação de comercialização, por TRR, de gasolina automotiva C, óleo diesel B e etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e ponto de abastecimento;
- ii. revogação da tutela regulatória do uso da marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos;
- iii. eliminação de vedação à comercialização, por produtor, de etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e TRR; e
- iv. aprimoramento da disponibilidade de informação de comercialização, especialmente sobre preços e volumes, de combustíveis automotivos e GLP na revenda varejista, considerando o aumento da abrangência e da agilidade, sem prejuízo da sua fidedignidade.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

PATRICIA DA SILVA PEREIRA

Chefe de Divisão

Documento assinado eletronicamente

MAURÍCIO MARINS DE MACHADO

Coordenador- Geral de Desregulamentação e Competitividade

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

CLÁUDIO EVANGELISTA DE CARVALHO

Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

CESAR COSTA ALVES MATTOS

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade



Documento assinado eletronicamente por **Cláudio Evangelista de Carvalho, Subsecretário(a) de Competitividade e Melhorias Regulatórias**, em 22/07/2019, às 19:49, 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 **Patrícia da Silva Pereira, Analista de Planejamento e Orçamento**, em 22/07/2019, às 19:50, 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 **Maurício Marins Machado, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 22/07/2019, às 19:53, 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 **César Costa Alves de Mattos, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 22/07/2019, às 23:28, 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 http://sei.fazenda.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3128169** e o código CRC **DB69D845**.

Referência: Processo nº 10099.100322/2019-88.

SEI nº 3128169