

À

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP
Avenida Rio Branco, 65, Centro, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20.090-004
Superintendência de Distribuição e Logística
Enviado por e-mail: regulacao_sdl@anp.gov.br

Ref.: Contribuições Consulta Pública ANP nº 07/2021.

Ilustríssimos Senhores,

A **ABRILIVRE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS INDEPENDENTES E LIVRES (“ABRILIVRE”)**, associação privada, sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ/ME sob nº 33.790.721/0001-00, com sede à Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3729, 4º e 5º andar, bairro Itaim Bibi, na cidade de São Paulo, estado de São Paulo, CEP 04538-905, vem, por meio da presente e representada por seu Diretor Executivo abaixo assinado (Doc. 01), formalizar tempestivamente seus comentários e sugestões à proposta de alteração da: (i) Resolução ANP nº 8/07 (“RANP 8/07”); (ii) Resolução ANP nº 41/13 (“RANP 41/13”); e (iii) Resolução ANP nº 58/14 (“RANP 58/14”) (“Proposta de Resolução”), apresentada na Consulta Pública ANP nº 07/2021 (“CP 7/21”), em referência.

Preliminarmente, reiteramos que a ABRILIVRE é uma associação civil sem fins lucrativos, constituída em março de 2019, com o propósito de representar os interesses comuns dos revendedores de combustíveis líquidos, bandeirados ou sem bandeira, de todo país.

Consoante os artigos 1º, 2º e 4º, do seu estatuto social, ora anexado, temos como pilares basilares de nossa associação a defesa a **livre iniciativa, livre concorrência, competitividade e direitos dos consumidores**.

Assim, com o objetivo de reforçar esses princípios constitucionais tão caros à ordem econômica nacional, em geral, e aos consumidores e aos revendedores de todo o país, em especial, é que apresentamos a seguir nossos Comentários e Sugestões à referida Proposta de Resolução.

Introdução

É importante esclarecer e ressaltar, inicialmente, que a AbriLivre defende qualquer mudança regulatória que vise a ampliação da oferta de combustíveis e a melhoria na competitividade e eficiência nos diferentes elos da cadeia brasileira de combustíveis automotivos, sempre respeitados os princípios da ordem

econômica brasileira da livre iniciativa, livre concorrência e os direitos e interesses dos consumidores e tratamento isonômico.

Os comentários e propostas apresentados a seguir foram amplamente debatidos com os nossos Associados, seja a partir de Grupo de Trabalho formado com esta finalidade, seja por meio de reuniões virtuais, seja ainda por pesquisa de opinião ("Consulta aos Associados").

Como é comum em uma democracia constituída por heterogeneidade de interesses, não houve um consenso na Consulta aos Associados quanto aos temas mais complexos da Proposta de Resolução ("bomba não-exclusiva", "*delivery*" e "liberação da venda de etanol e gasolina C por TRRs"). No entanto, em dois deles ("bomba não-exclusiva" e "liberação da venda de etanol e gasolina C por TRRs") houve um posicionamento maciço dos Associados participantes em uma determinada direção, conforme apresentado adiante.

Já, em relação ao *delivery*, o posicionamento foi bem dividido quanto a sua adoção ou não. Não obstante isso, foi praticamente um consenso entre os Associados favoráveis e não favoráveis que a regulamentação trazida na Proposta de Resolução: (i) dificultará sobremaneira – e até mesmo poderá inviabilizar – a implementação desse modelo de venda por postos honestos (i.e., aqueles cumpridores das obrigações legais); e, ainda, (ii) poderá incentivar a ocorrência de ilegalidades associadas, por exemplo, às formas definidas de abastecimento, à adulteração de combustíveis ou mesmo sonegação fiscal. Essas preocupações levaram ao entendimento uníssono sobre a necessidade de uma revisão completa e sistemática dos critérios e obrigações definidos para a operacionalização desse sistema de *delivery*, antes da edição da Resolução proposta nesta CP 7/21.

No que se refere aos demais itens da Proposta de Resolução ((iv) "Preço 2 Dígitos"; e (v) indicação do "GPS" no cadastro do posto), o posicionamento dos Associados participantes foi de que esses temas seriam de menor importância para o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório e melhoria da competitividade e eficiência do setor varejista.

Em virtude disso, optou-se pela aprovação de tais propostas sem a necessidade de serem tecidos maiores comentários a respeito desses dois temas, não obstante, seja uníssono o entendimento de que qualquer medida regulatória que venha a ser imposta pela ANP deva visar a melhoria na eficiência e competitividade, respeitando não apenas os princípios constitucionais da ordem econômica, como também aqueles da **isonomia**, proporcionalidade, eficiência e razoabilidade. Tais mudanças regulatórias também devem facilitar, incentivar e proporcionar uma **fiscalização ostensiva e eficiente e, ainda, punições**

educativas, quando casos de **menor gravidade**, e **punições severas** aos casos mais graves.

Feitos esse breve introito, apresentamos a seguir nossas sugestões e recomendações, devidamente fundamentadas, aos três primeiros itens da Proposta de Resolução, citados acima, e considerados de maior impacto aos revendedores de combustíveis brasileiros pelos Associados da AbriLivre.

II. Da Tutela Regulatória de Fidelidade à Bandeira e a Proposta da Bomba Não-Exclusiva

Embora a AbriLivre entenda que a alternativa regulatória da "**bomba não-exclusiva**", adotada na Proposta de Resolução, não seja a mais eficaz, se comparada àquelas do "fim da tutela regulatória da fidelidade à bandeira" ou da "corregulação dos contratos de exclusividade" - e das relações comerciais decorrentes destes -, apresentadas e avaliadas na "Análise nº 17/2021/SDL-CREG/SDL" ("NT 17/21"), pelo entendimento de quase a unanimidade de nossos Associados, a AbriLivre **apoiar a implementação desse modelo de "bomba não-exclusiva" nos postos bandeirados, com as seguintes alterações na Proposta de Resolução**, pelas razões expostas a seguir.

II.1. Da Substituição dos termos "Bomba Medidora" e "Tanques" Exclusivos por "Bicos" e "Compartimentos de Tanque" Exclusivos.

Em linhas gerais a Proposta de Resolução indica que os postos bandeirados (*i.e.*, aqueles que decidiram expor a marca de uma distribuidora) estarão autorizados a instalar "até duas **bombas medidoras** interligadas a **tanques** exclusivos e específicos para produto destinado, que poderão comercializar combustíveis de distribuidor diferente da marca exibida".

Considerando (i) as normas ambientais para autorização da substituição ou instalação de novos tanques; e (ii) as limitações físicas existentes nas áreas da grande maioria dos postos do país para a instalação de novos tanques e, especialmente, de tanques "exclusivos" para um conjunto de bombas, a **AbriLivre considera imprescindível**, para a viabilidade técnica e econômica da implementação dessa alteração regulatória, que o termo "**tanque exclusivo**" seja substituído por "**compartimento de tanque exclusivo**".

Esta mudança pode parecer um preciosismo semântico, no entanto, é fundamental para garantir a segurança jurídica necessária para um revendedor realizar alguns ajustes em sua infraestrutura de tanque e tubulações que viabilize a implementação desse modelo de "bomba não-exclusiva".

Entende-se ainda **imprescindível** a substituição do termo "**bomba**" por "**bico de abastecimento**" não exclusivo, uma vez que, na maciça maioria dos postos é comum que a infraestrutura de tubulação existente acabe por interligar a mesma bomba a diferentes compartimentos de um único tanque.

Esta alteração também é necessária para viabilizar o incremento da oferta de mais de um tipo de combustível na mesma bomba medidora.

Com efeito, **sem a alteração aqui proposta**, corre-se o risco de uma bomba com, por exemplo, 4 bicos de abastecimento ficar ociosa em dois ou até mesmo 3 bicos. Isso ocorre, pois esses bicos estariam interligados a outros compartimentos do tanque de combustível que conteriam, por exemplo, combustíveis ofertados pela distribuidora titular da marca ostentada pelo posto. Se mantido o conceito de "bomba não-exclusiva", apresentada na Proposta de Resolução ora em questão, esses bicos deveriam ser deixados ociosos, o que reduziria as vendas do posto e do próprio combustível fornecido pela distribuidora titular da marca.

Esta ociosidade gerada pelo conceito de "bomba não-exclusivo" acarreta prejuízos ao posto revendedor, aos consumidores e à própria distribuidora bandeirada titular da marca.

Sem a alteração proposta de mudança do termo "bomba" por "bico de abastecimento", o proprietário terá sua capacidade de fornecimento de combustíveis limitada, o que poderá lhe trazer desincentivos econômicos e operacionais para passar a ofertar combustíveis mais baratos fornecidos por outras distribuidoras.

Os prejuízos aos consumidores, por outro lado, estarão relacionados ao risco de não encontrar no posto revendedor "combustíveis comuns" mais baratos, além de tornar mais moroso o processo de abastecimento, a partir da criação de longas filas para atendimento em apenas uma ou duas "bombas não-exclusivas", conforme previsto na Proposta de Resolução.

A utilização da "bomba não-exclusiva", ao invés do "bico de abastecimento não-exclusivo", também poderá criar problemas para a própria distribuidora titular da marca, se o posto revendedor decidir implementar esse modelo de comercialização. Isso porque, com a bomba não-exclusiva, o proprietário do posto será obrigado a desativar parcela dos bicos de abastecimento constantes nesta bomba e que provavelmente estarão interligados por dutos aos compartimentos do tanque que contêm combustíveis fornecidos pela distribuidora titular da marca ostentada pelo posto.

Outro problema gerado por este termo "bomba não-exclusiva", o qual encontra-se intrinsecamente relacionado àqueles citados retro, relaciona-se às dificuldades técnicas, aos custos a serem incorridos e aos prazos das autoridades ambientais para aprovação de projetos para alteração da infraestrutura de dutos ou substituição de tanques.

Ou seja, para o posto não perder capacidade instalada, deverá realizar mudanças em sua infraestrutura de dutos (e, eventualmente, substituição do tanque). Essas mudanças poderão acarretar dificuldades técnicas e/ou econômicas, desincentivando e até mesmo inviabilizando a implementação da "bomba não-exclusiva", pelo posto revendedor interessado em comercializar combustíveis mais baratos e de qualidade a seus clientes.

A **alteração** do termo "bomba não-exclusiva" por "**bico não-exclusivo**" seria uma forma de eliminar (ou, no mínimo, mitigar), os problemas apresentados acima, tornando eficaz a mudança regulatória apresentada na Proposta de Resolução, sem contudo, gerar qualquer prejuízo aos consumidores em termos informacionais.

Nesse caso, as obrigações previstas no § 8º do artigo 25, incluído na Proposta de Resolução, seriam mantidas, garantindo assim a prestação aos consumidores de informações corretas, adequadas, claras, precisas e ostensivas, assim como a proteção contra a publicidade enganosa ou abusiva, previstas nos artigos 6º, III e IV, e 31 do Código de Defesa do Consumidor ("CDC") e no citado § 8º.

Nesse sentido, **filiamo-nos à sugestão trazida pela Superintendência de Defesa da Concorrência – SDC**, citada nos itens 11.6 e 11.8 da "Análise nº 20/2021/SDL-CREG/SDL" ("NT 20/21"), quanto à adoção de "um **padrão único** para bombas não exclusivas [- e neste caso seria para os '**bicos de abastecimento não-exclusivos**' -], isto é, aquelas que nos revendedores que optaram por exibir marca comercial de distribuidor também comercializarem combustível de outra origem nos termos da alteração regulatória proposta na Seção 6 da AIR".

É interessante notar, por fim, que a NT 17/21 trouxe na análise da "Experiência Internacional", o exemplo da Inglaterra, no qual "**todos os combustíveis, 'genéricos' ou aditivados**, recebem a **identidade visual** com a logomarca da **distribuidora fornecedora** do combustível **na bomba de combustível e no bico de abastecimento**". (Destacamos)

Logo, pelo exposto, a mudança sugerida, por um lado, não implicará em prejuízos aos consumidores em termos informacionais; e, por outro, garantirá a manutenção da capacidade instalada do posto e, portanto, de sua oferta de

combustíveis fornecidos pela distribuidora bandeirada e outras distribuidoras sem a criação de "longas filas" para abastecimento.

II.2. Da Ampliação do Número de "Bombas Não-Exclusivas".

Na mesma linha do exposto acima, sugerimos a **alteração da restrição no número de bombas / bicos de abastecimento não-exclusivos**, prevista no § 6º do art. 25 da RANP 41/13 da Proposta de Resolução, de "até duas bombas não exclusivas" para "**até 50% dos bicos de abastecimento instalados no posto**".

Justifica-se esse entendimento pois, em primeiro lugar, a NT 17/21 não apresenta qualquer fundamentação, jurídica, econômica ou técnica, para a adoção desta limitação a "duas bombas não-exclusivas"¹; e, em segundo lugar, o artigo 4º da Lei nº 13.847/19 determina expressamente como

"dever da administração pública (...) evitar o abuso do poder regulatório, de maneira a, indevidamente:

I – criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes; (...)

II – aumentar os custos de transação sem demonstração dos benefícios; ou

III – criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros".

Esta restrição a apenas "duas bombas não-exclusivas" claramente cria uma "reserva de mercado" à distribuidora bandeirada, na medida em que limita a oferta do posto revendedor de combustíveis fornecidos por outras distribuidoras, bandeiradas ou sem bandeira.

Esta restrição também "aumenta os custos de transação" do posto, na medida em que poderá acarretar longas filas para o abastecimento nessas bombas / **bicos de abastecimento** não-exclusivas; o que também é prejudicial e contraria os **interesses dos consumidores**.

Esta limitação ainda cria uma **demanda artificial** pelo combustível fornecido pela distribuidora titular da marca, exatamente por alocar a maior parte da capacidade instalada do posto para o fornecimento dos combustíveis desta última.

¹ Nos termos do artigo 15 do Decreto nº 10.411/20, "a autoridade competente do órgão ou da entidade responsável pela elaboração de AIR **deverá se manifestar quanto à sua adequação formal e aos objetivos pretendidos**, de modo a **demonstrar** se a adoção das **alternativas sugeridas**, considerados os seus **impactos estimados**, é a **mais adequada ao enfrentamento do problema regulatório identificado**."

Em face disso, ao se optar por esta proposta intermediária de manutenção da "tutela da fidelidade à bandeira", esta limitação a apenas duas bombas gera distorções e falhas regulatórias. Afinal, em termos de regulação "menos intervencionista" conforme sugerido pela SDL ao refutar as opções do fim da tutela ou da correção, a propositura ótima seria a aquela de **não haver qualquer limitação ao número de "bombas não-exclusiva"**; ou que a regulação previsse que o posto deva garantir à distribuidora titular da marca ao menos uma bomba para a oferta de seus produtos deixando o restante da capacidade instalada do posto livre para a oferta dos combustíveis que melhor convier ao proprietário do posto e a seus clientes.

No entanto, para não radicalizar, uma forma **intermediária**, que certamente atenderia aos interesses econômicos e operacionais de todos os agentes envolvidos (distribuidora bandeirada titular da marca ostentada no posto; posto revendedor; outras distribuidoras fornecedoras de combustíveis; e os próprios consumidores), seria que essa **limitação corresponda a "até 50% do número de "bicos" instalados no posto revendedor**. Com este limite de 50%, a liberdade de escolha do proprietário do posto e dos seus consumidores estaria resguardada; assim como a garantia de acesso a até metade da capacidade instalada do posto para a distribuidora titular da marca e outras distribuidoras concorrentes.

II.3. Da Sugestão de Alteração na Redação dos §§ 6º a 8º do artigo 25 da RANP 41/13

Nesse sentido, pelas razões expostas acima, propomos que a redação dos §§ 6º a 8º do artigo 25 da RANP 41/13, passe a ser a que segue:

*"§6º O revendedor varejista que optar por exibir a marca comercial de um distribuidor de combustíveis líquidos, de acordo com o § 2º, poderá optar, através do preenchimento da Ficha Cadastral a que se refere o inciso I do art. 11 pela **alocação de até 50% dos bicos de abastecimento instalados e constantes nas bombas medidoras, os quais devem estar interligados aos compartimentos do tanque destinados, específica e exclusivamente, para o armazenamento e abastecimento de combustíveis fornecidos por outra distribuidora distinta daquela titular da marca ostentada pelo posto.***

*§ 7º A ANP divulgará em seu endereço eletrônico a informação da opção ou não, feita pelo revendedor varejista, de instalar **bico de abastecimento de bomba medidora e compartimento de tanque não-exclusivos, conforme o disposto no § 6º.***

§ 8º Para efeito do disposto no parágrafo 6º, o revendedor varejista deverá:

I – retirar do bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora a logomarca e a identificação visual com a combinação de cores que caracterizam o distribuidor titular da marca e definido na Ficha Cadastral do posto arquivada na ANP.

II – identificar, de forma destacada e de fácil visualização, em cada bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora, o nome fantasia, se houver, a razão social e o CNPJ do distribuidor fornecedor do respectivo combustível automotivo ofertado por meio deste bico; e

III – não poderá exibir, no bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora, qualquer identificação visual que possa confundir ou induzir a erro o consumidor quanto à marca comercial do distribuidor, ostentada pelo posto revendedor". (NR)

II.4. Da Insuficiência da Medida de Bomba Não-Exclusiva para a Resolução das Falhas de Mercado e das Práticas Anticompetitivas apontadas pelo CADE e a Necessidade de Regulação dos Contratos de Exclusividade.

Na esteira do que tem sido apresentado e defendido pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, a AbriLivre **concorda integralmente** com a opinião de que a "**tutela regulatória da fidelidade à bandeira**", prevista no artigo 25 da RANP 41/13, tem **legitimado e agravado** a assimetria contratual existente entre distribuidora bandeirada e postos revendedores, sendo, portanto, responsável direta pelas "falhas de mercado" verificadas e associadas, por exemplo, (i) às cláusulas abusivas impostas nos contratos de exclusividade celebrados entre esses dois agentes regulados, assim como (ii) às práticas discriminatórias de preços e descontos, de fixação de preço de revenda e, até mesmo, de cartelização verificadas por aquele órgão nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis automotivos brasileiros.

Com efeito, conforme se depreende da leitura da versão pública da Consulta nº 08700.002055/2021-10, apresentada pela Ipiranga Produtos de Petróleo S/A ("Ipiranga"), ao CADE:

"26. Em suma: i) a exclusividade é imposição regulatória, norma cogente, que incide após o revendedor optar por ostentar uma bandeira; ii) sob exclusividade, o posto não pode vender combustíveis de outras distribuidoras; e iii) caso passe a atuar como bandeira branca, não pode utilizar os elementos visuais de nenhuma distribuidora.

27. Os revendedores que optam por ostentar a bandeira da Ipiranga negociam e firmam, então, contratos com a distribuidora e, bem assim, comprometem-se a uma série de obrigações em contrapartida aos benefícios e aos investimentos oriundos dessa parceria, em robusto sinalagma amalgamando os agentes dos elos da revenda e distribuição". (Destacamos)

Ou seja, por esta declaração, fica claro, pelo menos em relação à Ipiranga, que a "tutela da fidelidade à bandeira", por ser uma "**norma cogente**", incentivou e legitimou tanto a adoção da "exclusividade", verificada nos contratos celebrados com postos revendedores, como também a imposição de cláusulas abusivas, apontadas pelo CADE (vide itens 6.16 e 6.17 da "Análise nº 17/2021/SDL-CREG/SDL" ("NT 17/21")) como "**falhas de mercado**" que deveriam ser reguladas pela ANP.

Nesse mesmo sentido, a Superintendência de Defesa da Concorrência – SDC sugeriu a inclusão na Proposta de Resolução de dispositivo que preveja a "Avaliação de Resultado Regulatório, citada na "Análise nº 20/2021/SDL-CREG/SDL" ("NT 20/21"), associada à "**alternativa identificada na AIR como correção**", inclusive considerando a regulação dos contratos como a mais "**recomendável, sob a perspectiva concorrencial**", *in verbis*:

*"Nesta opção regulatória [da correção de contratos], permanecem válidos os comandos constantes do artigo 25, §§ 2º e 4º da Resolução ANP nº 41/2013 e do artigo 32 da Resolução ANP nº 58/2014, e a ANP adotaria a **correção**: realizaria um **debate de conciliação**, com a participação dos agentes dos mercados de distribuição e revenda, juntamente com o CADE, para a **definição de parâmetros das cláusulas basilares dos contratos de exclusividade no fornecimento de combustíveis a postos revendedores bandeirados**". (Destacamos – item 6.34 da NT 20/21)*

Não obstante isso, as NT 17/21 e NT 20/21 rejeitaram esta alternativa de correção sob o fundamento de "*não ser efetiva e eficaz, já que as distorções competitivas decorrem de contratos privados, livremente acordados*"; e, ainda, que "*os basilares princípios da livre iniciativa, da liberdade das partes e econômica são limitadores à atuação mais ostensiva pela Agência no redesenho de contratos de exclusividade no setor, ainda que conceitual, com finalidade regulatória*".

Com o devido respeito, discordamos veementemente desta interpretação e fundamentação, pelas seguintes razões:

Em primeiro lugar, conforme destacado pela Ipiranga no trecho transcrito acima, a exclusividade prevista nos referidos contratos seria um reflexo direto da "tutela da fidelidade à bandeira". A regra de fidelidade à bandeira seria, na visão da Ipiranga, a causa e a razão para a implementação, pelas distribuidoras bandeiradas, do atual "desenho dos contratos de exclusividade no setor".

Este desenho de exclusividade, segundo entendimento do CADE, gera as "falhas de mercado" que levam à adoção de práticas anticompetitivas por parte de distribuidoras e revendedores.

Portanto, se esta i. ANP se convenceu que a norma cogente da "tutela da fidelidade à bandeira" deve ser "flexibilizada" para reduzir / mitigar os desequilíbrios contratuais existentes e proporcionar maior concorrência e competitividade no setor, além de preços "ótimos" aos consumidores finais, então seria absolutamente factível e legítimo que dentre as medidas regulatórias a serem adotadas constasse também aquela associada à "regulação e regulamentação desses contratos", de forma a avaliar e, conforme o caso, definir ou vedar, por exemplo:

- "o nível ótimo de multa rescisória não-abusiva, que não gere exclusividade de fato no *downstream* nem amarras indevidas contra a livre iniciativa";
- "tempo máximo de vigência contratual não-abusivo, também, pelos mesmos motivos";
- "possibilidade de previsão de galonagem mínima (e, em sendo permitido, qual seria o nível ótimo, não-abusivo)";
- "possibilidade de existência de galonagem mínima em um cenário no qual os contratos não possuem cláusula de precificação definida";
- "possibilidade de discriminação de preços por motivos que não são objetivamente determinados, permitindo diferentes tipos de relacionamento entre postos bandeirados e de bandeira branca"; e
- "possibilidade de pagamento de bonificações e pagamentos antecipados por 'benfeitorias' nos postos, independentemente da comprovação de gastos com tais benfeitorias: o que poderia talvez, ser compreendido como bonificação por exclusividade".

Acrescenta-se a esses itens (i) a possibilidade de maior transparência nas políticas de preços e descontos para o fornecimento de combustíveis; e (ii) a possibilidade de restrição da cláusula de exclusividade aos combustíveis aditivados ou considerados como *premium*, conforme adotado no modelo norte-americano, citado na NT 17/21 (item 6.23 e seguintes). Especificamente sobre este último ponto, destaca-se que **não existe qualquer investimento por parte de qualquer distribuidora para o fornecimento de gasolina C, diesel B ou etanol hidratado comuns**, exatamente porque, nos dois primeiros casos, a função da distribuidora é meramente a de realizar a mistura física da gasolina A com o etanol anidro ou do diesel A como o biodiesel, além do seu transporte e armazenamento; enquanto no caso do etanol hidratado comum a sua função é ainda mais diminuta, resumindo-se apenas ao seu transporte e armazenamento.

Em segundo lugar, ressalte-se existir na ANP precedente de norma infralegal (*e.g.*, Resolução ANP nº 795/19) que regula as relações contratuais entre agentes privados, definindo, inclusive, que o preço cobrado pelos combustíveis fornecidos deve estar previsto no contrato; e, ainda, a necessidade

de publicidade e transparência dos preços e condições comerciais praticados pelos produtores e importadores de gasolina A e diesel A.

A existência desse ato normativo infralegal, o qual inclusive traz benefícios claros às distribuidoras em termos de redução das assimetrias contratuais existentes entre essas e produtores e importadores, por si só, legitimaria tanto a adoção do modelo de correção, indicado na NT 17/21, como ainda a própria edição de resolução para regulamentar os contratos de exclusividade – e as cláusulas ali existentes – celebrados entre distribuidoras bandeiradas e postos revendedores.

Para finalizar este tópico, ressalte-se que a Lei nº 13.847/19 não veda a intervenção subsidiária do Poder Público em contratos, quando esta visa setores regulados, ou a implementação de tratamento isonômico, e não implica em qualquer das hipóteses previstas em seu artigo 4º.

No caso específico, a regulação e regulamentação dos contratos de exclusividade seria uma medida para restabelecer o equilíbrio contratual e permitir o exercício amplo e irrestrito dos direitos à livre iniciativa e à livre concorrência dos revendedores de combustíveis, especialmente, após a flexibilização da "tutela da fidelidade à bandeira", apresentada na Proposta de Resolução.

II.4. Do Fim da Tutela Regulatória da Fidelidade à Bandeira.

Chama ainda a atenção a recusa da SDL de implementação da alternativa relacionada ao "Fim da Tutela Regulatória da Fidelidade à Bandeira", pois vejamos:

A NT 17/21 destaca duas principais premissas que justificariam a implementação dessa proposta: (1) "o combustível é uma *commodity*, de forma que o consumidor não é lesado ao adquirir combustível de qualquer origem desde que o mesmo atenda às especificações de qualidade emanadas pela ANP, não havendo, portanto, necessidade de [a ANP] proteger o consumidor quanto à origem do produto comercializado"; e (2) "o custo fiscalizatório para ANP de assegurar que a norma seja cumprida".

Apesar dessas duas premissas serem verdadeiras, a SDL refutou a adoção do "fim da tutela", sob os seguintes argumentos: (1) "seria bastante disruptiva em relação ao cenário atual"; (2) "permitiria comportamentos oportunistas por parte dos agentes econômicos em prejuízo ao consumidor", pois, segundo a SDL, o posto bandeirado poderia comprar combustível de terceiro e revendê-lo aos

consumidores como tendo sido fornecido pela distribuidora titular da marca ostentada; (3) "implicaria em comprometimento do direito à correta identificação da marca do produto pelo qual tem preferência"; (4) "a percepção do valor da marca [pelo consumidor] poderia sofrer significativa redução"; e, portanto, (5) criaria uma "insegurança jurídica, que] afetaria previsibilidade do retorno do investimento realizado, além de prejudicar as expectativas de investimento, o que, potencialmente, afetaria a estrutura de abastecimento de combustíveis no país".

A respeito desses argumentos, é importante mencionar, inicialmente e com o devido respeito, que nenhum deles encontra-se devidamente fundamentado por qualquer dado quantitativo ou qualitativo. Isso, por si só, já levanta questionamentos sobre a completude da análise do impacto regulatório que refutou a implementação dessa medida e as conclusões ali trazidas.

Em segundo lugar, há uma clara divergência entre a premissa apresentada de que "combustíveis comuns seriam *commodities*" e as assertivas ali apresentadas em relação a "práticas oportunistas", a "importância da marca para os consumidores" e o "risco de desabastecimento", a partir da perda do valor da marca e de receitas e investimentos por parte das distribuidoras dominantes.

Na análise da "Experiência Internacional", a SDL destaca, por exemplo, que, no mercado norte-americano: (a) "somente combustíveis aditivados recebem a proteção da marca"; (b) "a maioria das refinarias produz um combustível 'genérico' especificado pelos órgãos de controle"; (c) "a aditivação [seria] o elemento de 'diferenciação', comercializado nos postos revendedores bandeirados e que possuem o direito de usar o nome da Refinaria ou distribuidora em suas identidades visuais"; e, ainda, que (d) "as refinarias que produzem combustíveis 'genéricos' apenas, somente podem comercializar com os postos bandeira branca"; e, contrário senso, (e) os postos bandeirados seriam aqueles que comercializam apenas os combustíveis aditivados / modificados pela refinaria titular da marca.

Ou seja, segundo a regulação norte-americana, o problema de "oportunistismo", citado pela SDL, foi resolvido exatamente ao determinar que a "**marca**" seria um fator de "**diferenciação**" apenas nos casos em que houvesse um **efetivo investimento de melhoria na qualidade do combustível "genérico"**, refletido na sua "**aditivação**".

Para tanto, segundo se compreende do relato contido na NT 17/21, o modelo norte-americano estabeleceu que os combustíveis "genéricos" seriam comercializados aos "postos bandeira branca" pelas refinarias que o produzissem; enquanto os "postos bandeirados" seriam responsáveis pela comercialização dos "combustíveis aditivados" produzidos pelas refinarias ou distribuidoras titulares

de seus marcas, exatamente porque estes combustíveis teriam e melhor qualidade e esta qualidade seria reconhecida em razão da marca de seu fabricante.

Esta divisão adotada no modelo norte-americano certamente criou fortes incentivos para as refinarias / distribuidoras bandeiradas investirem na melhoria da qualidade de seus combustíveis, exatamente para justificar a cobrança de "preços *premium*".

Ocorre, entretanto, que, no Brasil, a distinção entre combustíveis comuns ("genéricos") e combustíveis "aditivados" / "*premium*" não decorre da origem / do fornecedor desses produtos, mas, sim, de suas características físico-químicas, estabelecidas, por exemplo, na Resolução ANP nº 807/20 ("RANP 807/20").

Além disso, embora a RANP nº 41/13, por um lado, vede aos postos bandeirados a aquisição de combustíveis comuns fornecidos por outras distribuidoras distinta daquela titular da marca a qual se encontrem vinculados; por outro, autoriza que essas distribuidoras bandeiradas comercializem seus combustíveis (comuns, aditivados ou *premium*) a qualquer revendedor não bandeirado.

Esta norma acaba por criar, ao mesmo tempo, (i) uma "reserva de mercado" às distribuidoras bandeiradas a partir da "tutela de fidelidade à bandeira", garantindo-lhes plenos poderes para discriminar preços e cobrar valores supracompetitivos por combustíveis comuns (ou "genéricos"); (ii) uma concorrência acirrada entre distribuidoras bandeiradas e distribuidoras sem bandeira pela oferta a postos revendedores "bandeira branca" / "bandeira própria"; (iii) incentivos à discriminação de preços; e (iv) desincentivos à realização de investimentos na melhoria dos combustíveis e elevação da oferta e da demanda de combustíveis aditivados / *premium*.

Observa-se, ainda, que pela argumentação apresentada pela SDL parece-nos existir uma defesa, ainda que velada, a uma suposta melhor qualidade dos combustíveis comuns fornecidos pelas distribuidoras bandeiradas, quando a própria RANP 807/20, citada acima, não traz tal distinção; e, ainda, todos sabem que parcela considerável da gasolina e do diesel ofertados pelas distribuidoras brasileiras é produzida e fornecida pela Petrobras, o que desmistificaria essa opinião.

Além disso, especificamente em relação a esta "crença" de que o combustível de uma distribuidora bandeirada seria de melhor qualidade ou que a distribuidora bandeira se responsabilizaria pela qualidade de seus produtos, ressalte-se que RANP 41/13 **não** determina de forma expressa qualquer **responsabilidade solidária** entre distribuidora e posto bandeirado. Ao

contrário, ao adotar o modelo de "amostra testemunha", a RANP 41/13 acaba por impor aos revendedores o ônus de provar que o combustível ofertado por ele foi fornecido pela distribuidora fora das especificações, na hipótese de ser constatado algum tipo de irregularidade.

Adicionalmente, a RANP 41/13 também não determina às distribuidoras bandeiradas qualquer obrigação de fiscalizar, de forma regular e ostensiva, os postos ligados à sua rede, seja em termos de qualidade do combustível ofertado, seja em termos das informações ou serviços prestados aos consumidores finais.

Logo, esta ideia de que a qualidade do combustível comum (ou aditivado / "premium") estaria "supostamente" garantida pela distribuidora titular da marca, não apenas não se encontra refletida na regulamentação da ANP, como ainda não se verifica na prática.

Isso pode significar, portanto, que o atual arcabouço regulatório poderia estar induzindo os consumidores a erro, ao associar, a partir da "tutela da fidelidade à bandeira", uma relação de qualidade do combustível à marca que inexistente, seja porque a regulação não trata e não garante isso, seja porque também na prática não se verifica qualquer ação ostensiva de fiscalização das distribuidoras bandeiradas quanto ao controle efetivo da qualidade dos combustíveis ofertados pelos postos ligados às suas respectivas redes.

Comparando-se o modelo norte-americano com aquele brasileiro, implementado na RANP nº 41/13, parece-nos claro, portanto, que "as práticas oportunistas" e "prejuízos aos consumidores", na verdade, já existem e são ocasionados pela própria "tutela de fidelidade à bandeira", o que justificaria e fundamentaria a proposta de revogação completa desta tutela; e a implementação de uma ampla e ostensiva campanha, capitaneada pela ANP, sobre a "qualidade" dos combustíveis comuns e os direitos dos consumidores a informações claras e precisas sobre esses produtos.

No que tange ao argumento do "desabastecimento", apontado na NT 17/21 como fundamento para não implementação dessa alternativa de "fim da tutela da fidelidade à bandeira", com o devido respeito, não conseguimos visualizar o seu nexo de causalidade.

Afinal, se a Petrobras é a responsável pela produção e fornecimento de grande parcela do volume de gasolina A e do diesel A, comercializados no Brasil; e as usinas de açúcar e etanol são as responsáveis pelo fornecimento de etanol hidratado e anidro, indagamos qual seria o impacto da "tutela da fidelidade à bandeira" para o fornecimento e abastecimento desses produtos?

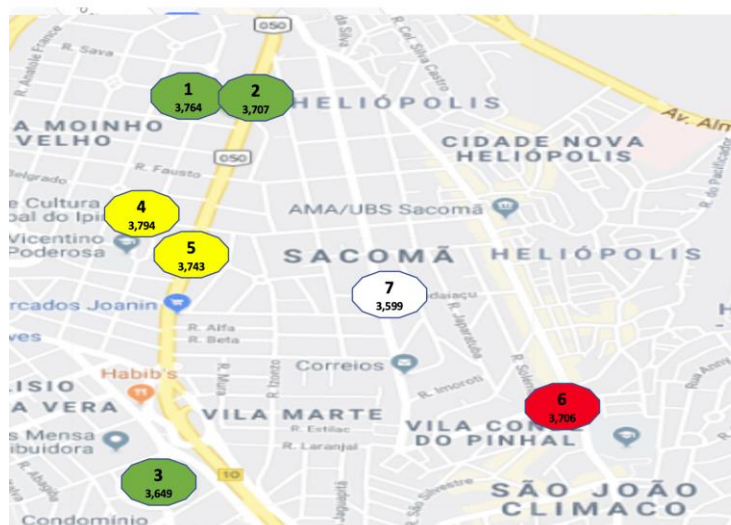
Talvez, a justificativa ali apresentada esteja relacionada, na verdade, ao controle dos principais centros de distribuição primários e secundários pelas três principais distribuidoras bandeiradas do país e o seu compartilhamento entre elas.

Especificamente sobre este ponto, embora não seja objeto da CP 7/21, ressalte-se que este domínio das bases de distribuição é também resultado da regulação implementada pela ANP no passado e que elevou as barreiras de acesso a esses centros de distribuição por parte de pequenas e médias distribuidoras.

Assim, diante do exposto e diferentemente do apontado na NT 17/21, a AbriLivre considera que o **"fim da tutela do embandeiramento" seria, sim, uma alternativa viável** não somente para resolver os problemas de discriminação de preços verificados no mercado, como, também, para a **redução dos preços de compra** e, conseqüentemente, dos **preços de venda dos combustíveis automotivos**.

Repise-se nesse sentido o exemplo de discriminação de preços, constante na Figura 1, abaixo, e já apresentado em outras ocasiões e que aponta que se a Distribuidora BR tivesse ofertado aos postos ligados à sua rede o mesmo "preço de compra" praticado ao posto Bandeira Branca (Posto 7), o "preço de venda" do posto BR 1 poderia ser de R\$ 3,832, mantida sua margem bruta de R\$ 0,233 (i.e., R\$ 0,167 menor do que aquele cobrado) elevando sua pressão competitiva em relação aos demais postos, bandeirados e sem bandeira, localizados nesta região.

Figura 1: Discriminação de Preços Postos Bandeirados e Bandeira Branca



Preço de compra:	
Posto "1" BR:	R\$3,764
Posto "2" BR:	R\$3,707
Posto "3" BR:	R\$3,649
Posto "4" Ipiranga:	R\$3,794
Posto "5" Ipiranga:	R\$3,743
Posto "6" Raízen:	R\$3,706
Posto "7" Bandeira Branca – BR:	R\$3,599
Preço de venda:	
Posto "1" BR:	R\$3,999
Posto "2" BR:	R\$4,199
Posto "3" BR:	R\$4,199
Posto "4" Ipiranga:	R\$4,299
Posto "5" Ipiranga:	R\$4,199
Posto "6" Raízen:	R\$4,099
Posto "7" Bandeira Branca – BR:	R\$4,099
Diferenças Margens:	
Posto "1" BR:	R\$0,233
Posto "2" BR:	R\$0,492
Posto "3" BR:	R\$0,55
Posto "4" Ipiranga:	R\$0,505
Posto "5" Ipiranga:	R\$0,456
Posto "6" Raízen:	R\$0,393
Posto "7" Bandeira Branca – BR:	R\$0,50

Fonte: ANP levantamento de preços – Semana 07/07/2019 a 13/07/2019

Distância Máxima: 2,5 quilômetros

Nesse caso, que reitera-se não ser pontual e muito menos uma exceção, fica claro, que a "tutela da fidelidade à bandeira" gera não apenas impactos anticompetitivos, como também prejuízos aos consumidores, os quais não possuem pleno conhecimento de que (1) os postos Bandeira Branca podem adquirir – e muitas vezes o fazem – combustíveis fornecidos pelas principais distribuidoras bandeiradas; e, (2) na maioria das vezes, adquirem esse combustível comum a preços mais baixos do que aqueles pagos pelos postos bandeirados que ostentam a marca da distribuidora.

Dessa forma, não restam dúvidas de que a atual "tutela da fidelidade à bandeira" não apenas gera os problemas competitivos já apontados pelo CADE e pela SDC, reportados acima, como também induz os consumidores a erro na medida em que (1) permite que distribuidoras bandeiradas comercializem combustíveis comuns a postos bandeira branca e que esta informação não é ostensivamente divulgada aos consumidores pela ANP; além de (2) induzir os consumidores a pagar mais caro pelo mesmo combustível comum, fornecido por um posto bandeira branca ou mesmo por outra distribuidora.

Por todo o exposto, a AbriLivre se solidariza e corrobora com o posicionamento da Superintendência de Fiscalização do Abastecimento – SFI, apontado na NT 20/21, sobre a necessidade de revogação da "tutela da fidelidade à bandeira", *in verbis*:

"Conforme apresentado na Nota Técnica nº 4/2019/SFI-CPER/SFI/ANP-RJ (SEI nº 0476190), a SFI entende que as ações de fiscalização com o objetivo de verificar a fidelidade à bandeira extrapolam a proteção ao consumidor e repercute na verificação do cumprimento das cláusulas de contratos particulares entre revendedores e distribuidores de combustíveis que tratam de marca comercial e exclusividade na aquisição de combustíveis.

*A manutenção da tutela regulatória da fidelidade à bandeira foi objeto de discussão na ANP, em 2019, quando a SFI, por meio do processo SEI nº 48610.219991/2019-69 e da mencionada Nota Técnica, relatou **a conveniência da supressão dos dispositivos da atividade econômica sobre a origem dos combustíveis comercializados nas vendas, sem impedir múltiplas operações comerciais.***

Cabe destacar que, em 31/01/2020, a PRG emitiu Parecer nº 0611705, favorável à recomendação da SFI quanto à suspensão cautelar dos respectivos legais listados nos itens 'a' e 'b' deste item. A eventual suspensão, no entanto, não afasta a necessidade de realização posterior de consulta e audiências públicas, para a efetiva alteração da regulação".
(Destacamos)

III. Da Venda, via Delivery, de Gasolina C e Etanol Hidratado por Postos Revendedores.

Conforme destacado na introdução, supra, a AbriLivre é favorável a qualquer medida regulatória que vise a fomentar a concorrência e a competitividade nos diferentes elos da cadeia brasileira de combustíveis automotivos.

Especificamente em relação à introdução do modelo de venda via *delivery*, apresentada na Proposta de Resolução, a partir da introdução na RANP 41/13 do artigo 31-A, a opinião dos nossos Associados a respeito é bastante dividida, o que criou um "empate técnico" em relação ao número de favoráveis e desfavoráveis à sua implementação.

Sucintamente, os "favoráveis" consideram o *delivery* como uma boa oportunidade de expansão de suas vendas a consumidores instalados em outras regiões do município, ainda que tenham dúvidas consideráveis quanto a viabilidade econômica desta operação.

Já, aqueles desfavoráveis têm justificado esse posicionamento com o argumento de que não teriam condições econômicas para a sua implementação; e, principalmente, que temem que o *delivery* eleve práticas de concorrência desleal associadas a adulteração de combustível e a sonegação de tributos. Sobre este último argumento, ressalte-se que também os favoráveis ao *delivery* levantaram esta mesma preocupação.

Não obstante essa divisão de opinião, foi entendimento unânime dos Associados participantes que **as obrigações impostas no artigo 31-A da Proposta de Resolução são absolutamente impraticáveis para um posto cumpridor da Lei e das normas da ANP, o que, na prática, inviabilizaria a adoção do *delivery* sem que houvesse o risco de ferir qualquer dessas obrigações.**

Nesse sentido, cita-se, por exemplo, a necessidade de abastecimento em área de "pisos impermeáveis", por um lado; e a vedação de abastecimento em "garagens", por outro.

Na visão da unanimidade dos Associados da AbriLivre, este tipo de exigência e vedação inviabilizam esse sistema de *delivery*, pois, as áreas com "pisos impermeáveis" acabam normalmente sendo aquelas de garagens.

Nessa mesma linha estaria a vedação da "operação de abastecimento [*via delivery*] que implique em descumprimento de regras de trânsito, como a necessidade de parada em fila dupla ou em área em que seja vedado o estacionamento".

Ilustrativamente, adotando o exemplo trazido no vídeo anexo (Doc. 02), percebe-se que o abastecimento realizado pelo caminhão *delivery*, apesar de estar sendo feito em uma "via pública" de pequeno fluxo, implica em um "descumprimento das regras de trânsito". Afinal o veículo que está sendo abastecido encontra-se estacionado na calçada, a qual, inclusive é um local de terreno "semi-permeável".

Logo, se a Proposta de Resolução estivesse em vigor nessa época, este abastecimento seria considerado ilegal e o posto que estivesse executando essa operação de *delivery* poderia estar sujeito à revogação de sua autorização.

Este exemplo levanta ainda a preocupação da grande maioria dos postos revendedores desse país quanto às dificuldades que a ANP (e outros órgãos públicos) tem de exercer de forma eficiente e eficaz a fiscalização das atividades de agentes regulados.

Em outros termos, uma vez introduzida no ordenamento jurídico a Proposta de Resolução, com as regras e obrigações ali estabelecidas, o abastecimento de *delivery*, apresentado no Doc. 02, será considerado ilegal; e, nesse caso, indaga-se (a) quais são os mecanismos que a ANP possui para "capturar" essa irregularidade; e, ainda, (b) qual a probabilidade de essa irregularidade ser "capturada" pela ANP e, conseqüentemente, o infrator punido por esta?

Para solucionar esse problema, **vislumbramos a necessidade de uma revisão completa das obrigações e vedações previstas na Proposta de Resolução**, de forma que este modelo de *delivery* possa ser implementado eficiente e eficazmente, do ponto de vista econômico e técnico, por parte daqueles que vierem a adotá-lo; e, ainda, de forma segura, isonômica e leal em termos de concorrência e competitividade àqueles que decidirem não o adotar.

Nesse sentido, o entendimento da AbriLivre é que o **modelo de *delivery*** apresentado no **artigo 31-A** da Proposta de Resolução **não deve ser implementado da forma como se encontra ali concebido**. Não porquê os Associados da AbriLivre são contrários a este processo de inovação e ampliação da concorrência no setor da revenda; **mas, sim**, porque as **obrigações e vedações ali estabelecidas inviabilizam**, econômica e tecnicamente, **a sua implementação**; e a sua fiscalização pela ANP **é bastante difícil**. Outro ponto de preocupação é que esta dificuldade de fiscalização também possa acarretar na elevação de outros tipos de irregularidades já presentes e associadas a adulteração de combustíveis e a sonegação de tributos.

Ainda em relação ao *delivery*, subsidiariamente ao exposto acima, na hipótese de ser realmente implementado este modelo da forma concebida no citado artigo 31-A, é imperativo, em nome dos princípios constitucionais da isonomia, proporcionalidade, razoabilidade, livre iniciativa e livre concorrência, que as mesmas obrigações e direitos impostos aos TRRs também sejam aplicados ao *delivery*. Ou seja:

- **se o TRR está autorizado** a abastecer clientes localizados em **área rural**, o ***delivery*** também **deve ser autorizado** a abastecer veículos localizados nessas áreas, respeitado o limite do município onde o posto esteja instalado²;
- **se o TRR não está obrigado** a realizar **abastecimento** de veículos e máquinas em áreas com **solo impermeável** (Docs. 03 a 07), o ***delivery*** também **não deve estar obrigado a este tipo de restrição**;
- **se o TRR está autorizado** a abastecer em área de garagem, o ***delivery*** também **deve ser autorizado** a abastecer nesse **tipo de área** (Doc. 07).
- **se o TRR for autorizado a comercializar etanol hidratado e gasolina C** aos seus clientes, o ***delivery*** também **deve ser autorizado** a comercializar **diesel B** aos seus clientes; e, por fim,
- **se o TRR pode abastecer automóveis com caminhões-tanque** de capacidade **superior a 2 mil litros** (Doc. 03), o ***delivery*** também deverá ser **autorizado** a operar com caminhões-tanque com **capacidade superior a esta**.

Nesse sentido, recomenda-se as seguintes alterações nos artigos 4º e 31-A da Proposta de Resolução da ANP:

"Art. 4º (...) XVII – Termo de Compromisso Autorizativo: instrumento por meio do qual a ANP autoriza, excepcionalmente, o agente revendedor varejista devidamente adimplente com o PMQC, obedecendo às regras pactuadas no referido termo e no artigo 31-A, a realizar o abastecimento de veículos automotivos com gasolina C, diesel B ou etanol hidratado, fora das instalações autorizadas à atividade regulada por ele desempenhada". (NR)

Art. 31-A. O abastecimento de veículos com gasolina C, etanol hidratado e diesel B pela revenda varejista de combustíveis automotivos fora do estabelecimento autorizado, com aquisição do produto pelo consumidor previamente à operação, depende de autorização específica pela ANP.

§ 1º O pedido de autorização para exercer a atividade referida no caput só poderá ser realizado por revendedor varejista de combustíveis líquidos

² Especificamente em relação a este tema, ressalte-se que a SDC recomendação também esta ampliação, conforme destaca a NT 20/21.

autorizado pela ANP e adimplente com o PMQC e com as condições de outorga de autorização para revenda varejista de combustíveis líquidos.

§ 2º A revenda varejista de combustíveis automotivos fora do estabelecimento autorizado é atividade complementar à de revenda, não sua substituta.

*§ 3º A autorização só permitirá o abastecimento de veículos fora do estabelecimento até os limites do município onde se encontra o revendedor varejista autorizado pela ANP, **incluindo áreas rurais**.*

§ 4º A atividade referida no caput só será permitida quando houver a venda antecipada de produto ao consumidor por sistema, plataforma eletrônica ou aplicativo digital cujos dados possam ser fiscalizados pela ANP.

*§ 5º O veículo utilizado deverá conter em seu tanque exclusivamente um tipo de produto ou, caso contenha mais de um tipo, ser capaz de segregá-los, totalizando uma capacidade máxima de **25 m³** de produto.*

§ 6º Será vedada a atividade de abastecimento de veículos:

I - em áreas subterrâneas;

II - em vias públicas de grande fluxo; ou

II - quando a operação de abastecimento implicar em descumprimento de regras de trânsito, como a necessidade de parada em fila dupla ou em área em que seja vedado o estacionamento.

§ 7º Além da documentação referente à outorga de autorização para a revenda varejista de combustíveis, nos termos dos arts. 7º e 8º, o revendedor varejista interessado em abastecer veículos fora das instalações autorizadas, deverá apresentar:

I - Estudo de Análise de Gestão de Riscos;

II - Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas - RNTRC expedido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;

III - Licença de Operação expedido pelo órgão ambiental competente referente ao veículo que realizará o abastecimento;

IV - Certificado de Segurança Veicular emitido pelo Departamento Nacional de Trânsito referente ao veículo que realizará o abastecimento;

V - Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP emitido pelo INMETRO, referente aos tanques;

VI - Certificado de Inspeção Veicular - CIV emitido pelo INMETRO;

VII - Certificado de realização de curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos - MOPP dos motoristas responsáveis pela atividade;

VIII - Cadastro de Regularidade Ambiental emitido pelo IBAMA;

IX - Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, com recolhimento junto ao CREA, registrando orientação ao operador no que diz respeito às boas práticas no manuseio dos combustíveis; e

IX - Comprovação de aquisição de seguro para acidentes para a atividade;

§ 8º A atividade a que se refere o caput estará sujeita às normas de segurança e de qualidade dispostas para o setor de revenda varejista, sendo aplicável as

hipóteses de cancelamento e revogação dispostas no art. 30, quando observadas as infrações.

§ 9º O veículo utilizado para abastecimento fora das instalações autorizadas, deverá dispor dos materiais e equipamentos necessários à realização das análises relacionadas no item 3 do Regulamento Técnico da Resolução ANP nº 9, de 7 de março de 2007.

§ 10. Todas as operações de abastecimento fora do posto revendedor de combustíveis automotivos ocorrerão sob responsabilidade do revendedor varejista autorizado a exercer a atividade.

*§ 11. A atividade autorizada a que se refere o caput, quando exercida em desacordo com as normas pactuadas no Termo de Compromisso, implicará no cancelamento da autorização concedida bem como ensejará a instauração de processo administrativo **sancionatório que, em razão de sua gravidade**, poderá levar à revogação da autorização de revenda varejista, tendo em vista o disposto no art. 30, II, 'e'". (NR)*

IV. Da Comercialização dos Combustíveis do Ciclo Otto por TRRs.

Pelas mesmas razões expostas no item acima referente ao *Delivery*, via de regra, a AbriLivre é favorável a qualquer medida e ação regulatória que fomente e incremente a livre iniciativa, a livre concorrência, a competitividade e a eficiência nos diferentes elos da cadeia brasileira de combustíveis automotivos.

Não obstante isso, a opinião majoritária dos Associados participantes das discussões sobre a CP 7/21 foi contrária à proposta apresentada para liberação da comercialização dos combustíveis do Ciclo Otto por TRRs, na forma apresentada e estabelecida na Proposta de Resolução.

A justificativa para este entendimento baseia-se, resumidamente, no princípio constitucional da isonomia e nas preocupações relacionadas à estrutura atual de fiscalização da ANP.

Conforme exposto acima, acredita-se que se a intenção desta i. SDL é ampliar a concorrência no segmento de revenda, as mudanças propostas devem ser isonômicas, equilibradas, proporcionais e razoáveis de forma a garantir que TRRs e postos revendedores possam competir de forma igualitária pela comercialização de combustíveis aos consumidores finais, sejam pessoas físicas, sejam pessoas jurídicas.

Reitera-se que os direitos e obrigações dos postos revendedores e dos TRRs devem ser equacionados, como forma de garantir uma concorrência justa e leal. Sobre este ponto, fica claro pela análise dos artigos 31-A, constante na Proposta de Resolução, e da Resolução ANP nº 8/07 ("RANP 08/07"), que regula

a atividade de TRRs, que as obrigações trazidas no referido artigo são muito mais onerosas do que aquelas impostas aos TRRs na RANP 08/07; e, ainda, que esta última resolução traz muito mais direitos aos TRRs do que o artigo 31-A define para os revendedores de combustíveis que pretendam adotar o modelo de *delivery*.

Conforme já apontado acima, cita-se ilustrativamente a possibilidade de os TRRs: (i) passarem a poder comercializar todos os tipos de combustíveis (etanol, gasolina e diesel); (ii) poderem comercializar combustíveis em áreas rurais; (iii) poderem transportar combustíveis em caminhões-tanque com capacidade superior a 2 mil litros; e, ainda, (iv) não estarem sujeitos às mesmas regras e vedações de áreas de abastecimento, previstas no referido § 6º do artigo 31-A da Proposta de Resolução.

Acrescenta-se a esses pontos, as dificuldades de fiscalização de irregularidades verificadas em postos, distribuidoras e TRRs. Nota-se, por exemplo, ser relativamente comum caminhões-tanque de propriedade de TRRs abastecerem diretamente veículos, em estacionamento ou garagens (Docs. 03 a 06), o que, salvo melhor juízo, é vedado pela atual RANP 08/07.

Ao ampliar as atividades dos TRRs à comercialização dos combustíveis do Ciclo Otto, acredita-se que essas irregularidades tendem a se potencializar, além de elevar os riscos de ampliação de outras associadas, por exemplo, a adulteração de combustíveis e a sonegação de tributos, de tal sorte que, para a implementação desta medida, esta i. ANP precisaria garantir as condições necessárias para impedir e punir tais irregularidades. Do contrário, os objetivos que levam esta Agência a adotar as medidas apresentadas na referida Proposta de Resolução não somente não serão atingidos, como ainda poderão trazer maiores problemas a livre iniciativa, livre concorrência, competitiva e defesa dos interesses dos consumidores.

Logo, pelas razões expostas acima, a **AbriLivre se coloca contrária à proposta de autorização de comercialização de combustíveis do Ciclo Otto por TRRs da forma estabelecida na Proposta da Resolução.**

Agradecemos, uma vez mais, a oportunidade de apresentar a visão e posição de nossos Associados – que acreditamos ser a mesma de parte considerável dos revendedores brasileiros – a respeito das medidas sugeridas na Proposta de Resolução; e esperamos que os comentários e sugestões aqui trazidos permitam uma maior reflexão por parte desta i. SDL e da Diretoria da ANP sobre os problemas aqui apontadas para o aperfeiçoamento do arcabouço regulatório associado à revenda e distribuição de combustíveis automotivos em nosso país.

Permanecemos, desde já, à disposição desta i. ANP para apresentação de estudos e argumentos adicionais que auxiliem a melhor compreensão do ora exposto e requerido, bem como da participação da AbriLivre em futuros *workshops* e grupos de trabalho que vierem a ser organizados por esta i. Agência com o intuito de aperfeiçoar a regulação aplicada ao setor.

Atenciosamente,

RODRIGO
ZINGALES
OLLER DO
NASCIMENTO

Assinado digitalmente por RODRIGO ZINGALES
OLLER DO NASCIMENTO
DN: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=AC OAB,
OU=23419613000170, OU=Presencial,
OU=Assinatura Tipo A3, OU=ADVOGADO,
CN=RODRIGO ZINGALES OLLER DO
NASCIMENTO
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização: sua localização de assinatura aqui
Data: 2023.07.06 23:46:47-0300
Foxit Reader Versão: 10.1.4

Rodrigo Zingales Oller do Nascimento
Diretor Executivo da AbriLivre



ANEXO

FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 7/2021 - de 21/5/2021 a 6/7/2021

NOME: AbriLivre – Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input checked="" type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre minuta de resolução que altera o marco regulatório da atividade de revenda varejista de combustíveis, com impactos sobre a atividade de transportador revendedor retalhista – TRR e distribuidor de combustíveis líquidos..		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Art. 1º	Exclusão da proposta de alteração do art. 1º da da Res. ANP nº 8/07.	Vide comentários e justificativas constantes no Capítulo IV da "Contribuição AbriLivre_Consulta Pública ANP 7/21".
Art. 2º	Art. 4º (...) XVII – Termo de Compromisso Autorizativo: instrumento por meio do qual a ANP autoriza, excepcionalmente, o agente revendedor varejista devidamente adimplente com o PMQC, obedecendo às regras pactuadas no referido termo e no artigo 31-A, a realizar o abastecimento de veículos automotivos com gasolina C, diesel B ou etanol hidratado, fora das instalações autorizadas à atividade regulada por ele desempenhada". (NR)	Vide comentários e justificativas constantes no Capítulo III da "Contribuição AbriLivre_Consulta Pública ANP 7/21".
Art. 2º	Art. 25. (...) §6º <i>O revendedor varejista que optar por exibir a marca comercial de um distribuidor de combustíveis líquidos, de acordo com o § 2º, poderá optar, através do preenchimento da Ficha Cadastral a que se refere o inciso I do art. 11 pela alocação de até 50% dos bicos de abastecimento constantes nas bombas medidoras, os quais devem estar interligados aos compartimentos do tanque destinados, específica e exclusivamente, para o armazenamento e abastecimento de combustíveis fornecidos por outra distribuidora distinta daquela titular da marca ostentada pelo posto.</i>	Vide comentários e justificativas constantes no Capítulo II da "Contribuição AbriLivre_Consulta Pública ANP 7/21".

	<p>§ 7º A ANP divulgará em seu endereço eletrônico a informação da opção ou não, feita pelo revendedor varejista, de instalar bico de abastecimento de bomba medidora e compartimento de tanque não-exclusivos, conforme o disposto no § 6º.</p> <p>§ 8º Para efeito do disposto no parágrafo 6º, o revendedor varejista deverá:</p> <p>I – retirar do bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora a logomarca e a identificação visual com a combinação de cores que caracterizam o distribuidor titular da marca e definido na Ficha Cadastral do posto arquivada na ANP.</p> <p>II – identificar, de forma destacada e de fácil visualização, em cada bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora, o nome fantasia, se houver, a razão social e o CNPJ do distribuidor fornecedor do respectivo combustível ofertado por meio deste bico; e</p> <p>III – não poderá exibir, no bico de abastecimento não-exclusivo da bomba medidora, qualquer identificação visual que possa confundir ou induzir a erro o consumidor quanto à marca comercial do distribuidor, ostentada pelo posto revendedor". (NR)</p>	
<p>Art. 2º</p>	<p>Art. 31-A. O abastecimento de veículos com gasolina C, etanol hidratado e diesel B pela revenda varejista de combustíveis automotivos fora do estabelecimento autorizado, com aquisição do produto pelo consumidor previamente à operação, depende de autorização específica pela ANP.</p> <p>.....</p> <p>§ 3º A autorização só permitirá o abastecimento de veículos fora do estabelecimento até os limites do município onde se encontra o revendedor varejista autorizado pela ANP, incluindo áreas rurais.</p> <p>.....</p> <p>§ 5º O veículo utilizado deverá conter em seu tanque exclusivamente um tipo de produto ou, caso contenha mais de um tipo, ser capaz de segregá-los, totalizando uma capacidade máxima de 30 m³ de produto.</p> <p>§ 6º Será vedada a atividade de abastecimento de veículos:</p> <p>[Exclusão dos incisos I e II e renumeração dos demais]</p> <p>I – em áreas subterrâneas;</p> <p>II - em vias públicas de grande fluxo; ou</p> <p>II - quando a operação de abastecimento implicar em descumprimento de regras de trânsito, como a necessidade de parada em fila dupla ou em área em que seja vedado o estacionamento.</p> <p>.....</p> <p>[Exclusão dos §§ 11 e 12 e renumeração do § 13 original]</p> <p>§ 11. A atividade autorizada a que se refere o caput, quando exercida em desacordo com as normas pactuadas no Termo de Compromisso, implicará no</p>	<p>Vide comentários e justificativas constantes no Capítulo III da "Contribuição AbriLivre_Consulta Pública ANP 7/21".</p>

	cancelamento da autorização concedida bem como ensejará a instauração de processo administrativo <i>sancionatório que, em razão de sua gravidade, poderá levar à revogação da autorização de revenda varejista, tendo em vista o disposto no art. 30, II, 'e'.</i> (NR)	
Art. 3º	Art. 32 (...) § 5º A vedação a qual se refere o <i>caput</i> , no que se refere ao art. 25 da Resolução ANP nº 41, de 5 de novembro de 2013, e a condição para comercialização de combustíveis disposta no § 1º não são aplicáveis caso o revendedor varejista opte por instalar <i>bico de abastecimento de bomba medidora não exclusiva</i> , conforme o disposto no § 6º do art. 25 da Resolução ANP nº 41, de 5 de novembro de 2013". (NR)	Vide comentários e justificativas constantes no Capítulo II da "Contribuição AbriLivre_Consulta Pública ANP 7/21".
Art. 3º	Exclusão da proposta de alteração do art. 36 da Res. ANP nº 58/14.	Vide comentários e justificativas no documento anexo (Capítulo IV).

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: regulacao_sdl@anp.gov.br