

Contribuições do Cade

Diagnóstico do Documento
“Repensando o setor de
combustíveis: medidas
pró-concorrência”

Brasília, novembro / 2025





**Ministério da Justiça e Segurança Pública
Conselho Administrativo de Defesa Econômica**

**Contribuições do Cade: Diagnóstico do Documento
"Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência"**

Departamento de Estudos Econômicos – DEE

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4, Ed. Carlos Taurisano

Cep: 70770-504 – Brasília-DF

www.cade.gov.br

Ficha Técnica

Presidente do Cade

Gustavo Augusto Freitas de Lima

Conselheiros do Cade

Carlos Jacques Vieira Gomes

Diogo Thomson de Andrade

Gustavo Augusto Freitas de Lima

Victor Oliveira Fernandes

Camila Cabral Pires Alves

José Levi Mello do Amaral Júnior

Superintendente-Geral do Cade

Alexandre Barreto de Souza

Economista-Chefe

Lílian Santos Marques Severino

Colaboradores Internos

Camila Sanson Pereira Bastos

Gerson Carvalho Bênia

Tatiana de Macedo Nogueira Lima

Lílian Santos Marques Severino

Diagramação:

Bruno Azevedo dos Santos

Sumário

Introdução	5
A situação atual da regulação setor de combustíveis	8
i. Permitir que produtores de álcool vendam diretamente aos postos.....	8
ii. Repensar a proibição de verticalização do setor de varejo de combustíveis	13
iii. Extinguir a vedação à importação de combustíveis pelas distribuidoras	16
iv. Fornecer informações aos consumidores do nome do revendedor de combustível, de quantos postos o revendedor possui e a quais outras marcas está associado.....	19
v. Aprimorar a disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis para aperfeiçoar da inteligência na repressão a condutas colusivas	21
vi. Repensar a substituição tributária do ICMS.....	24
vii.Repensar o imposto <i>ad rem</i>.....	29
viii.Permitir postos autosserviços	32
ix. Repensar as normas sobre o uso concorrencial do espaço urbano	36
Considerações Finais	40
Referências	41

Introdução

Em 22/07/2025, foi publicada a Portaria Cade nº 379, de 21 de julho de 2025, que determinou ao DEE a atualização das notas técnicas e estudos relacionados às iniciativas de advocacia da concorrência do setor de combustíveis. O presente documento tem como objetivo identificar as providências adotadas em relação às sugestões de alterações na regulação setorial apresentadas na Contribuição do Cade "*Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência*", publicada em 2018¹.

A análise tem como foco as mudanças regulatórias, normativas e institucionais ocorridas desde então, identificando o que se alterou e o que permanece inalterado quanto à estrutura e dinâmica concorrencial.

Em síntese, as contribuições relatadas à época foram:

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

¹ CADE. Contribuições do Cade - Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência. Disponível em <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/contribuicoes-do-cade/repensando-setor-combustiveis-medidas-pro-concorrencia-cade.pdf> Acesso em 28/07/2025.

- **Contribuições de caráter tributário:**
 - vi. repensar a substituição tributária do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS);
 - vii. repensar o imposto *ad rem*.
- **Contribuições de caráter geral:**
 - viii. permitir postos autosserviços;
 - ix. repensar as normas sobre o uso concorrencial do espaço urbano.

O presente documento analisou quais foram as principais discussões sobre cada uma das sugestões apresentadas pelo Cade, em 2018. Foi realizada uma pesquisa sobre as principais propostas de mudanças regulatórias e discussões legislativas depois de 2018 e foi analisado como está o *status* de cada uma delas atualmente (em 31 de julho de 2025).

Os resultados, que serão detalhados na seção seguinte, podem ser assim sintetizados:

Tabela 1: Síntese da situação atual das Contribuições do Cade

Sugestão	Implementado?	Diploma Legal Vigente
(i) permitir que produtores de álcool vendam diretamente aos postos	Sim	Lei nº 14.367/2022, Resoluções ANP nº 944/2023 e nº 948/2023
(ii) Repensar a proibição de verticalização do setor de varejo de combustíveis	Não	Resolução ANP nº 948/2023
(iii) Extinguir a vedação à importação de combustíveis pelas distribuidoras	Sim	Resolução ANP nº 777/2019
(iv) Fornecer informações aos consumidores do nome do revendedor de combustível, de quantos postos o revendedor possui e a quais outras marcas está associado	Em parte	Consulta Posto Web e Resolução ANP nº 948/2023
(v) Aprimorar a disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis para o aperfeiçoamento da inteligência na repressão à conduta colusiva	Em parte	Cade continua sem acesso mais amplo a informações fiscais. Mas, tem acesso sistema SIMP da ANP
(vi) Repensar a substituição tributária do ICMS	Sim	Lei Complementar nº 192/2022
(vii) Repensar o imposto <i>ad rem</i>	Não	Emenda Constitucional nº 132/2023, Lei Complementar nº 214/2025.
(viii) Permitir postos autoserviços	Não	Lei nº 9.956/2000
(ix) Repensar as normas sobre o uso concorrencial do espaço urbano	Não	Leis e regulamentos municipais

Fonte: Elaboração própria (2025).

A situação atual da regulação setor de combustíveis

Esta seção analisará cada uma das sugestões do Cade para alteração da regulação do setor de combustíveis, destacando propostas discutidas e medidas efetivamente tomadas após a publicação do documento do Cade.

i. Permitir que produtores de álcool vendam diretamente aos postos

O documento publicado pelo Cade em 2018 apontou que a Resolução ANP nº 43/2009² (art. 6º) impedia que usinas vendessem etanol combustível diretamente a postos, restringindo as vendas apenas a demais fornecedores cadastrados, distribuidores autorizados e ao mercado externo. De forma similar, a Resolução ANP nº 41/2013³ (art. 14) obrigava o revendedor varejista a comprar combustíveis apenas de distribuidoras autorizadas, vedando a compra direta de produtores de etanol.

Segundo o documento do Cade, esse regime regulatório tendia a gerar ineficiências econômicas, porque obrigava a intermediação por distribuidoras (o “middlestream”), acarretando dupla margem de lucro e oneração do preço final ao consumidor. Além disso, inviabilizava trajetos logísticos mais curtos entre usinas e postos, elevando custos de transporte e reduzindo potenciais ganhos de competitividade.

Na época da publicação da Contribuição do Cade, tramitava na Câmara dos Deputados o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 916/2018⁴, que sustava

² ANP. Resolução ANP nº 43/2009. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-43-2009?origin=instituicao&q=43/2009> Acesso em 28/07/2025.

³ ANP. Resolução nº 41/2013. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-41-2013?origin=instituicao&q=41/2013> Acesso em 28/07/2025.

⁴ Câmara dos Deputados. PDC nº 216/2018. Disponível em <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2172828> Acesso em 28/07/2025.

o art. 6º da Resolução nº 43/2009 da ANP, e outras propostas semelhantes como os Projetos de Lei (PL) nos 1.411/2007⁵, 3.314/2012⁶ e 7.863/2017⁷.

Os argumentos da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a manutenção da proibição da venda direta, destacados no documento de 2018, foram riscos de fraude e responsabilidade reduzida sobre a qualidade do produto. Isto é, as distribuidoras garantiriam um nível de qualidade e se responsabilizariam pela qualidade do produto, enquanto se o etanol fosse vendido diretamente, haveria maior risco de adulteração do produto. Também, destacou-se o argumento do incremento do custo de fiscalização.

A recomendação do Cade (2018) foi de reavaliar os textos das resoluções da ANP que vedava a venda direta de etanol aos postos ou, pelo menos, promover um debate mais aprofundado e permanente com a sociedade sobre os trade-offs envolvidos e possíveis soluções alternativas que pudessem atenuar os eventuais desafios de fiscalização apontados pela ANP e pela Receita Federal.

a) Principais discussões desde 2018

Ainda em 2018, a ANP realizou a Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018⁸ visando obter subsídios para a análise de diversos temas, como a vedação da comercialização direta de produtores e importadores para revendedores; vedação de que os Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) comercializassem outros combustíveis, além de óleo diesel; manutenção

⁵ Câmara dos Deputados. PL nº 1141/2007. Disponível em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=480491&filename=Avulso%20PL%201411/2007 Acesso em 28/07/2025

⁶ Câmara dos Deputados. PL nº 3.314/2012. Disponível em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=970473&filename=Tramitacao-PL%201620/2007 Acesso em 28/07/2025.

⁷ Câmara dos Deputados. PL nº 7.863/2017. Disponível em <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2141356> Acesso em 28/07/2025.

⁸ ANP. Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/tomada-publica-de-contribuicoes/2018/tomada-publica-de-contribuicoes-no-3-2018-verticalizacao-da-cadeia-de-distribuicao-de-combustiveis> Acesso em 29/07/2025.

da obrigatoriedade de que os TRRs comprem diretamente de distribuidores; manutenção das limitações de comercialização para distribuidores e TRRs no que se refere aos pontos de abastecimento.

Em 2019, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou a Resolução nº 12/2019⁹ que estabeleceu como de interesse da Política Energética Nacional que a ANP priorizasse a conclusão dos estudos e a deliberação sobre alguns temas, inclusive a comercialização, por produtor, de etanol combustível hidratado com revendedor varejista de combustíveis automotivos e TRR.

A ANP substituiu as Resoluções nº 43/2009 e nº 41/2013, apontadas na Contribuição do Cade, pelas Resoluções nº 944/2023¹⁰ e nº 948/2023¹¹. Os artigos que impediam a venda direta aos postos foram alterados. Quanto ao PDL nº 916/2018 que visava a sustação do artigo 6º da Resolução nº 43/2009, ainda está como proposição sujeita à apreciação do plenário, no entanto, ele se referia a uma Resolução, como já ressaltado, que foi revogada.

Foi publicada a Lei nº 14.367/2022¹² que alterou a situação quanto a exclusividade de venda aos distribuidores, conforme será melhor descrito na próxima seção.

b) Situação atual

As Resoluções nº 944/2023 e nº 948/2023 da ANP promoveram uma mudança significativa ao permitir a possibilidade da venda para o transportador-revendedor-retalhista¹³ e para o revendedor varejista de combustíveis

⁹ CNPE. Resolução 12/2019. Disponível em https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/arquivos/2019/resolucao_cnpe_12_2019.pdf Acesso em 29/07/2025.

¹⁰ ANP. Resolução 944/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-944-2023-regulamenta-o-cadastramento-e-o-exercicio-da-atividade-de-fornecedor-de-etanol-combustivel?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

¹¹ ANP. Resolução 948/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

¹² BRASIL. Lei 14.367/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14367.htm Acesso em 28/7/2025.

¹³ Em 2023 foi publicada a Resolução ANP nº 938, que regulamenta a atividade a autorização para o exercício da atividade de transportador-revendedor-retalhista. Desde então, os TRRs podem comercializar gasolina C e etanol hidratado (art 1º, § 1º c/c art. 2º, I). Porém, ainda há a vedação para

automotivos adimplentes com a contratação do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC) sendo, neste caso, a comercialização restrita ao etanol hidratado.

Com a nova redação do art. 8º da Resolução nº 944/2023, produtores de etanol passaram a poder vender diretamente não só para distribuidores, mas também para revendedores varejistas e transportadores-revendedores-retalhistas, desde que estejam em dia com o PMQC. Essa autorização, no entanto, restringe-se à comercialização de etanol hidratado combustível, como exposto no texto da norma:

Art. 8º O fornecedor somente poderá comercializar etanol combustível com:

I - outro fornecedor cadastrado na ANP;

II - distribuidor autorizado pela ANP e adimplente com a contratação do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC);

III - mercado externo; e

IV - transportador-revendedor-retalhista e revendedor varejista de combustíveis automotivos adimplentes com a contratação do PMQC sendo, neste caso, a comercialização restrita ao etanol hidratado. Parágrafo único. O etanol comercializado somente adquirirá a denominação combustível se atender à especificação estabelecida pela ANP, inclusive quanto à adição de corante no caso do etanol anidro, e se tal finalidade for indicada no respectivo documento fiscal.

De forma complementar, a Resolução nº 948/2023, em seu art. 16, autorizou os postos revendedores a adquirirem etanol hidratado diretamente de produtores, fornecedores ou transportadores-revendedores-retalhistas, além dos distribuidores tradicionais — também condicionados à adimplência com o PMQC, nos seguintes termos:

que os TRRs adquiram e comercializem gás liquefeito de petróleo (GLP), gasolina automotiva A, etanol anidro combustível, biodiesel (B100), mistura biodiesel e 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 ou C e misturas de A e C (art. 2º, § 1º).

Art. 16 O revendedor varejista de combustíveis automotivos somente poderá adquirir:

I - combustíveis automotivos a granel e querosene iluminante, a granel ou envasado, de distribuidor de combustíveis, autorizado pela ANP, observado o art. 27, e etanol hidratado combustível de produtor de etanol, fornecedor de etanol ou transportador revendedor retalhista adimplente com contratação do PMQC;

Essas mudanças foram respaldadas pela Lei nº 14.367/2022, que inseriu os artigos 68-E e 68-F na Lei nº 9.478/1997. O artigo 68-E autorizou expressamente produtores, empresas comercializadoras e importadores de etanol hidratado a venderem diretamente para postos, TRRs (transportadores-revendedores-retalhistas), distribuidores e para o mercado externo. Já o artigo 68-F garantiu aos revendedores o direito de compra não apenas de distribuidores, mas também diretamente dos produtores, comercializadoras ou importadores, ampliando as possibilidades de fornecimento, com a seguinte redação:

Art. 68-E. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas na regulação, o agente produtor, a empresa comercializadora e o importador de etanol hidratado combustível ficam autorizados a comercializá-lo com:

- I - agente distribuidor;
- II - revendedor varejista de combustíveis;
- III - transportador-revendedor-retalhista; e
- IV - mercado externo.

Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, a cooperativa de produção de etanol hidratado combustível equipara-se a agente produtor."

Art. 68-F. Sem prejuízo das demais hipóteses previstas na regulação, o agente revendedor fica autorizado a adquirir e a comercializar etanol hidratado combustível:

- I - do agente produtor, da empresa comercializadora ou do importador;
- II - do agente distribuidor; e
- III - do transportador-revendedor-retalhista.

Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, a cooperativa de produção de etanol hidratado combustível equipara-se a agente produtor.

Essas alterações normativas representam uma ruptura importante com o modelo anterior de comercialização centralizada, ao viabilizar juridicamente a venda direta de etanol hidratado aos postos de combustíveis, o que pode favorecer a competição, otimizar a logística e reduzir os custos ao consumidor.

Assim, a sugestão do Cade (2018) foi adotada e, atualmente, o etanol pode ser vendido tanto para distribuidores quanto diretamente para postos de combustível com respaldo na Lei nº 14.367/2022¹⁴ e na regulação da ANP.

ii. Repensar a proibição de verticalização do setor de varejo de combustíveis

O documento publicado pelo Cade em 2018 destacou que, no Brasil, a legislação vigente à época— notadamente a Lei nº 9.478/1997¹⁵ e a Portaria nº 116/2000, da ANP¹⁶ — proibia que postos de combustíveis pertencentes a distribuidoras ou refinarias operassem no varejo. O art. 12 da Portaria nº 116/2000¹⁷, por exemplo, vedava expressamente que distribuidores exercessem a atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos.

Foi destacado que essa vedação à verticalização entre distribuidoras e postos, no entanto, pode ter gerado efeitos econômicos adversos. Foram citados estudos empíricos internacionais que demonstraram que, ao se impedir a integração vertical na cadeia de combustíveis, os custos e os preços ao consumidor tendem a aumentar. Pesquisas como as de Goldstein, Gold E Kleit

¹⁴ BRASIL. Lei nº 14.367/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14367.htm Acesso em 28/7/2025.

¹⁵ BRASIL. Lei nº 9.478/1997. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm Acesso 28/7/2025.

¹⁶ ANP. Portaria nº 116/2000. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-anp-n-116-2000?origin=instituicao&q=116/2000> Acesso em 29/7/2025.

¹⁷ ANP. Portaria nº 116/2000. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-anp-n-116-2000?origin=instituicao&q=116/2000> Acesso em 29/7/2025.

(1998) e Slade & Lafontaine (2008) observaram que leis semelhantes em alguns estados dos Estados Unidos — as chamadas "*divorcement laws*", que proíbem refinarias de operarem postos — causaram prejuízos à concorrência e ao bem-estar do consumidor.

Foi destacado que, no Brasil, embora não existissem estudos empíricos específicos sobre os impactos da proibição de verticalização no setor de combustíveis, as evidências internacionais sugeriam que uma revisão da vedação *per se* à verticalização entre distribuidoras e postos de gasolina poderia ser benéfica. Permitir esse tipo de integração poderia eliminar a chamada dupla margem de lucro, reduzir custos e intensificar a rivalidade entre marcas, favorecendo o consumidor final.

a) Principais discussões desde 2018

Ainda em 2018, a ANP realizou a Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018¹⁸ visando subsídios, entre outros, para a análise sobre a verticalização na cadeia de distribuição de combustíveis. O Cade manifestou-se, por meio da Nota Técnica nº 35/2018/DEE/CADE¹⁹, reforçando que as restrições regulatórias à integração vertical no setor poderiam gerar efeitos sociais negativos e dificultar a adoção de estruturas societárias mais eficientes. Portanto, não seria recomendável a imposição de uma proibição que impedissem, em qualquer situação, a formação de arranjos verticais. Assim, seria pertinente reavaliar o modo como as normas regulatórias tratam a verticalização, de forma a conceder maior liberdade operacional aos Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs) e aos postos de combustíveis (varejistas).

¹⁸ ANP. Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/tomada-publica-de-contribuicoes/2018/tomada-publica-de-contribuicoes-no-3-2018-verticalizacao-da-cadeia-de-distribuicao-de-combustiveis> Acesso em 29/07/2025.

¹⁹ CADE. Nota Técnica nº 35/2018/DEE/CADE. Disponível em https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/advocacy/QIP-2018/SEI_CADE%20-%200549282%20-%20Nota%20T%C3%A9cnica%2035%20-%20ANEXO%20-%20008700002021-2013-15.pdf Acesso em 29/07/2025.

Em 2019, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou a Resolução nº 12/2019²⁰, que estabeleceu como de interesse da Política Energética Nacional que a ANP priorizasse a conclusão dos estudos e a deliberação sobre alguns temas, inclusive 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.

Em 2019, o Ministério de Minas e Energia publicou o estudo “Abastece Brasil Combustíveis - Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019”²¹ e apresentou entre as propostas permitir integração vertical entre distribuidor e revendedor (revogando art. 33 da Resolução nº 58/2014 e art. 26 da Resolução nº 41/2013, ambos da ANP); ou entre refinador e distribuidor; ou entre qualquer agente da cadeia.

A Portaria nº 116/2000²² da ANP foi revogada pela Resolução nº 668/2017 da ANP, no entanto, a Resolução nº 948/2023²³ da ANP, atualmente em vigor, manteve a restrição à verticalização. A situação atual será aprofundada na próxima seção.

²⁰ CNPE. Resolução nº 12/2019. Disponível em https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/arquivos/2019/resolucao_cnpe_12_2019.pdf Acesso em 29/07/2025.

²¹ MME. Abastece Brasil Combustíveis - Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019. Disponível em https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?bQdXWIUhg46-kuNuYYIASyjFfu3aG4dBu2PjbFgpOb_9MvqFNtXIXEMWSYTBr1f7z0g5p97pRY7Jz5GItK4e8QcWuM7aXRgKg86bGHuSTIARmohq6QEIT2fDPwS_goPV Acesso em 29/07/2025.

²² ANP. Portaria nº 116/2000. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-anp-n-116-2000?origin=instituicao&q=116/2000> Acesso em 29/7/2025.

²³ ANP. Resolução nº 948/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

b) Situação atual

Apesar das discussões em 2018 e 2019, incluindo consultas públicas da ANP, não houve alterações significativas. A restrição pode ser vista no artigo 12 da Resolução nº 948/2023²⁴ da ANP, que prevê:

Art. 12 Fica vedado ao distribuidor de combustíveis líquidos autorizados pela ANP a participação no quadro de sócios de revendedor varejista de combustíveis automotivos autorizado pela ANP, assim como o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis automotivos.

Segundo o estudo de Mundim (2020), uma proibição regulatória ampla e absoluta de qualquer forma de integração vertical entre agentes de um setor pode revelar-se excessivamente restritiva e desproporcional, como ocorre na vedação à verticalização na cadeia de distribuição de combustíveis. Considerando que a administração pública federal já dispõe de instrumentos mais eficazes para lidar com possíveis riscos concorrentiais — seja de forma preventiva, por meio da análise e aprovação de operações de fusão e aquisição, seja de forma repressiva, por meio da apuração e punição de condutas anticompetitivas —, uma proibição generalizada pode não se justificar.²⁵

iii. Extinguir a vedação à importação de combustíveis pelas distribuidoras

A Contribuição do Cade afirmava que autorização para a importação de gasolina automotiva era concedida exclusivamente a produtores ou importadores, conforme previa o artigo 1º da Portaria ANP nº 314/2001. Quanto ao óleo diesel e ao biodiesel, a Portaria ANP nº 313/2001 restringia essa atividade a produtores, importadores ou consumidores finais. À época, argumentava-se

²⁴ ANP. Resolução nº 948/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

²⁵ Mundim, F. N. CONCORRÊNCIA NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS E A VERTICALIZAÇÃO DA CADEIA DE DISTRIBUIÇÃO. Disponível em <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/bee/article/view/4120> Acesso em 29/07/2025.

que a ampliação dessa autorização também para os distribuidores poderia gerar benefícios, como a redução dos custos de transação nas operações de importação ou redução das margens dos intermediários, além de favorecer uma maior diversidade de agentes na etapa de fornecimento. Essa maior diversidade, por sua vez, poderia levar à queda de preços no mercado a jusante e à redução da concentração no segmento de distribuição de combustíveis.

a) Principais discussões desde 2018

Ainda em 2018, a ANP publicou a Consulta e Audiência Públicas nº 13/2018²⁶ para obter subsídios e informações adicionais sobre a nova Resolução a disciplinar o exercício da atividade de comércio exterior de biocombustíveis, petróleo e seus derivados e derivados de gás natural e disciplinar o procedimento de anuência prévia dos pedidos de importação e exportação.

Em 2019, o Ministério De Minas e Energia publicou o estudo “Abastece Brasil Combustíveis - Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019”²⁷ e apresentou entre as propostas “manter a vedação de o importador comercializar combustível com o posto revendedor.”

A barreira apontada pelo Cade, objeto de consulta pública, foi derrubada pela Resolução nº 777/2019²⁸ da ANP, revogadora da Portaria nº 313/2001²⁹.

²⁶ ANP. Consulta e Audiência Públicas nº 13/2018. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audiencia-publica/2018/consulta-e-audiencia-publicas-no-13-2018> Acesso em 29/07/2025.

²⁷ MME. Abastece Brasil Combustíveis - Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019. Disponível em https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?bQdXWIUhq46-kuNuYYIASyjFfu3aG4dBu2PjbFgpOb_9MvqFNTXIXEMWSYTBr1f7z0g5p97pRY7Jz5GltK4e8QcWuM7aXRgKg86bGHuSTIARmohq6QEIT2fDPwS_goPV Acesso em 29/07/2025.

²⁸ ANP. Resolução nº 777/2019. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-777-2019-regulamenta-a-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural-disciplina-o-procedimento-de-anuencia-previa-dos-pedidos-de-importacao-e-exportacao-e-da-outras-providencias?origin=instituicao&q=777/2019> Acesso em 29/07/2025.

²⁹ ANP. Portaria Técnica nº 313/2001. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-tecnica-n-313-2001-estabelece-a-regulamentacao-para-a-importacao-de-oleo-diesel?origin=instituicao> Acesso em 29/07/2025.

Em 2023, tal resolução foi revogada por nova resolução da ANP - Resolução nº 959/2023³⁰.

b) Situação Atual

Atualmente, distribuidores podem importar combustíveis. O artigo 14 da Resolução nº 959/2023 da ANP³¹ dispõe que:

Art. 14 Somente poderão importar ou exportar produtos:

I - agentes autorizados pela ANP a exercer a atividade de comércio exterior;

II - distribuidores autorizados pela ANP;

III - produtores autorizados pela ANP; e

IV - consumidores finais.

§ 1º Os distribuidores e produtores autorizados somente poderão importar os produtos que estejam autorizados a comercializar, nos termos de sua autorização para exercício de atividade outorgada pela ANP.

§ 2º As atividades de importação e exportação de gás natural somente poderão ser exercidas por agentes econômicos autorizados pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

§ 3º Não poderá ser exportada mercadoria adquirida em território nacional a preço subvencionado.

§ 4º O consumidor final que importar diesel ou gasolina deverá informar à distribuidora que fará a adição do biodiesel ou etanol anidro necessário para atender à mistura obrigatória.³²

Assim, atualmente, é permitida a importação de combustíveis por parte dos distribuidores desde que autorizada pela ANP.

³⁰ ANP. Resolução nº 959/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-959-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural?origin= instituicao> Acesso em 29/07/2025.

³¹ ANP. Resolução nº 959/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-959-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural?origin= instituicao> Acesso em 29/07/2025.

³² ANP. Resolução nº 959/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-959-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural?origin= instituicao> Acesso em 29/07/2025.

iv. Fornecer informações aos consumidores do nome do revendedor de combustível, de quantos postos o revendedor possui e a quais outras marcas está associado

Foi ressaltado na Contribuição do Cade que as marcas sempre desempenharam papel relevante para os consumidores, ao facilitar a identificação de produtos e reduzir os custos de busca por informações.

Na lógica concorrencial, foi destacado no documento que a proteção à marca contribuía para facilitar o processo decisório do consumidor, pois fornecia informações relevantes sobre o produto e permitia associações prévias com sua qualidade. Isso resultava em menores custos de busca (*search costs*) e, adicionalmente, incentivava as empresas a manterem altos padrões de qualidade. Uma vez informados sobre as características de um produto, os consumidores tenderiam a repetir a compra com base na marca já conhecida, sem necessidade de gastar tempo buscando alternativas semelhantes.

No setor de revenda de combustíveis, observou-se um cenário em que um mesmo agente econômico podia operar múltiplos postos com diferentes bandeiras, sem que o consumidor tivesse ciência dessa concentração. Essa falta de transparência enfraquecia o caráter distintivo das marcas e dificultava a identificação de efetiva concorrência entre os estabelecimentos. Tal situação levantava preocupações sobre a prática conhecida como *brand preemption*, em que empresas incumbentes, estrategicamente, criam ou registram diversas marcas com o objetivo de impedir a entrada de novos concorrentes.

O Cade (2018) apontou que o prejuízo informacional decorrente da opacidade na estrutura de propriedade dos postos poderia comprometer o funcionamento competitivo do mercado *downstream*. Para mitigar esse problema, foi sugerido o aumento da transparência ao consumidor por meio de sinalizações visíveis nos postos — como letreiros que indicassem o nome do revendedor, suas marcas associadas e quantos postos do mesmo proprietário atuavam no município. Essa medida buscava permitir ao consumidor uma escolha mais informada, ao revelar com clareza se havia ou não competição entre os postos disponíveis. A proposta era baseada na constatação de que, ainda que

houvesse diversidade de marcas, a sobreposição de titularidade entre postos resultava, na prática, na ausência de rivalidade.

a) Principais discussões desde 2018

Em 2020, a ANP lançou o site Consulta Posto Web³³. Em 2023, a agência publicou a Resolução nº 948/2023³⁴, que estabeleceu a atualização de informações como obrigação dos distribuidores.

b) Situação atual

Atualmente, a ANP disponibiliza em seu site uma consulta eletrônica dos postos revendedores cadastrados, denominada “Consulta Posto Web”, com filtros para a busca, tais como CNPJ/CPF, nome do posto, estado, município, bandeira, combustível, tipo de posto e disponibilidade de *delivery*. Há também a obrigação do distribuidor de manter seu cadastro atualizado. O artigo 11 da Resolução nº 948/2023³⁵ dispõe que as alterações cadastrais da revenda varejista de combustíveis automotivos deverão ser realizadas por meio de preenchimento de ficha cadastral, disponível no sítio eletrônico da ANP, no prazo de trinta dias a contar da efetivação do ato.

A sugestão do Cade (2018) foi em parte implementada - são informados o nome do posto e sua bandeira -, no entanto, não há no site quantos postos do mesmo dono há no município nem é possível se identificar o grupo econômico.

³³ ANP. Consulta Posto Web. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/distribuicao-e-revenda/revendedor/consulta-posto-web-1> Acesso em 29/07/2025.

³⁴ ANP. Resolução nº 948/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

³⁵ ANP. Resolução nº 948/2023. Disponível em <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao> Acesso em 28/07/2025.

v. Aprimorar a disponibilidade de informação sobre a comercialização de combustíveis para o aperfeiçoamento da inteligência na repressão a condutas colusivas

A Contribuição do Cade destacou que a Nota Técnica nº 16/2018/DEE/Cade³⁶, no âmbito do processo nº 08700.002953/2018-64, reconhecia a necessidade de aprimorar, ampliar e integrar os dados disponíveis tanto na ANP quanto no Cade sobre a comercialização de combustíveis — como preços e volumes — a fim de viabilizar uma detecção mais eficiente e precisa de indícios econômicos relacionados a condutas anticompetitivas.

Na mesma linha, o documento considerou a possibilidade de revisar o artigo 198 do Código Tributário Nacional (CTN), com o objetivo de permitir ao Cade o acesso mais amplo a dados fiscais do setor. Essa proposta fundamentava-se no entendimento de que a identificação de cartéis e práticas anticoncorrenciais não deve depender exclusivamente da existência prévia de suspeitas direcionadas a uma empresa específica. Pelo contrário, os chamados filtros de cartel são justamente ferramentas utilizadas para gerar indícios iniciais e direcionar investigações a partir de padrões anômalos detectados em grandes volumes de dados.

Além disso, ressaltou-se que o conhecimento aprofundado das estruturas de mercado, mesmo quando não há infração penal ou administrativa configurada, é extremamente útil nas análises de atos de concentração. Tais avaliações podem ser conduzidas com maior precisão e segurança quando o Cade dispõe de informações tributárias abrangentes. Por essas razões, entendeu-se pertinente propor uma atualização do art. 198 do CTN, de modo a viabilizar o acesso mais amplo a esses dados para fins concorrenceis.

³⁶ CADE. Nota Técnica nº 16/2018/DEE/Cade. Disponível em <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/notas-tecnicas/2020/nota-tecnica-n16-advocacy-08027000247202091.pdf> Acesso 29/07/2025.

a) Principais discussões desde 2018

Em 2018, o Cade e a ANP firmaram acordo de cooperação técnica³⁷ válido até 2028. Tal acordo garantiu a continuidade da colaboração entre os órgãos por meio do intercâmbio de informações, dados, relatórios e estatísticas, bem como pelo compartilhamento de pareceres técnicos e resultados de estudos, além da possibilidade de troca de servidores. Esse acordo contribuiu para fortalecer a coordenação no combate a cartéis no setor de combustíveis, além de aprimorar as metodologias utilizadas na identificação de indícios econômicos de infrações à ordem concorrencial. No campo regulatório, a parceria passou a ter como foco a promoção da concorrência nos normativos a serem elaborados pela agência reguladora, bem como a prevenção de possíveis abusos de posição dominante.

O CNPE publicou, em 2019, a Resolução CNPE nº 12/2019³⁸, que estabeleceu como de interesse da Política Energética Nacional que a ANP priorizasse a conclusão dos estudos e a deliberação sobre 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 e a divulgação do quadro societário do revendedor varejista de combustíveis automotivos constante da base do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ).

Também em 2019, a Superintendência de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica da ANP enviou a Nota Técnica nº 109/2019/SDR-e³⁹ para os diretores da ANP sobre os temas monofasia e isonomia tributárias e disponibilidade de informação, ao órgão regulador, sobre a comercialização de combustíveis (preços e volumes) nas revendas varejistas. Tal Nota Técnica

³⁷ Cade. ANP e Cade renovam, por dez anos, acordo de cooperação técnica. Disponível em https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-e-cade-renovam-por-dez-anos-acordo-de-cooperacao-tecnica Acesso em 29/07/2025.

³⁸ CNPE. Resolução nº 12/2019. Disponível em https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/arquivos/2019/resolucao_cnce_12_2019.pdf Acesso em 29/07/2025.

³⁹ ANP. Nota Técnica nº 109/2019/SDR-e. Disponível em https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?2kzIdPuJRKzvKvnsxjKKY4M9Ta2XJq5jmjdR0lzLITY71lg1niPF-JB7pziWi6OJOvucOuH7GdJMhqqRE71cVRu_TOtZPVnoes8F1Ur73TZgtIFgZxmXUFbN-ar5WcW Acesso em 29/07/2025.

destacou que o Cade, em conjunto com a ANP, solicitou à Receita Federal, por meio do Ofício nº 2.560/2018, o acesso a dados de notas fiscais eletrônicas (NF-e e NFC-e). O objetivo era obter informações mais completas sobre os preços de combustíveis e GLP, permitindo aprimorar análises, ampliar a transparência estatística, atender demandas de órgãos públicos e viabilizar investigações de condutas anticompetitivas, na época, limitadas pela falta desses dados. Tal documento concluiu que “*o compartilhamento contínuo, direto e estruturado das informações de comercialização de combustíveis automotivos e GLP na revenda varejista, entre os órgãos fazendários e a ANP, revela-se como a hipótese mais eficaz e eficiente para o aprimoramento da sua disponibilidade, considerando o aumento da abrangência e da agilidade, sem prejuízo da sua fidedignidade.*”

Em 2020, a ANP publicou o site “Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo”⁴⁰.

b) Situação atual

O Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo disponibiliza uma nova forma interativa de visualização dos dados de preços de combustíveis e derivados do petróleo, os quais são obtidos por meio do levantamento de preços. O painel apresenta os preços médios semanais e/ou mensais, segregados por produto e por abrangência geográfica, praticados pelos seguintes agentes regulados: revendedores de combustíveis automotivos e de GLP; distribuidores de combustíveis automotivos e de GLP e produtores e importadores de derivados de petróleo e biodiesel.

A renovação do acordo de cooperação técnica entre Cade e ANP também reforça a possibilidade de intercâmbio de informações entre o Cade e a agência. A partir de junho de 2024, equipes técnicas do Cade (Departamento de Estudos Econômicos e Coordenação-Geral de Tecnologia da Informação) intensificaram a cooperação com a Superintendência de Defesa da Concorrência e a com a

⁴⁰ ANP. Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo. Disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/paineis-dinamicos-da-anp/painel-dinamico-de-precos-de-combustiveis-e-derivados-do-petroleo> Acesso em 29/07/2025.

Superintendência de Tecnologia da Informação da ANP, resultando na transferência dos dados do Sistema de Informações de Movimentações de Produtos (SIMP) para o Cade. Atualmente, o envio de dados da ANP para o Cade é diário, de modo que há no Conselho a mesma base que há na ANP. Não é preciso mais oficiar a Agência para a obtenção de dados em casos de AC, conduta e mesmo filtros de cartel.

No entanto, o artigo 198 do CTN não foi alterado e o Cade continua sem acesso mais amplo a dados fiscais do setor.

vi. Repensar a substituição tributária do ICMS

Em 2018, o Cade defendeu a necessidade de reavaliar profundamente a aplicação da substituição tributária do ICMS no setor de combustíveis. À época, propôs-se inclusive sua extinção, com base em uma série de argumentos econômicos e concorrenciais. A substituição tributária, prevista no art. 155, § 2º, incisos XII, “a” e “b” da Constituição Federal, regulamentada pela Lei Complementar nº 87/1996 (Lei Kandir), permitia a antecipação do fato gerador do ICMS com base em valores médios praticados no mercado. Para isso, era necessário o tabelamento prévio dos preços dos combustíveis — prática operacionalizada por meio do Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), fixado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ)⁴¹.

O modelo foi concebido como forma de facilitar a arrecadação tributária, concentrando a cobrança nos elos iniciais da cadeia — produtores e distribuidores —, dado o número elevado de agentes na ponta da revenda. Supunha-se, com isso, uma redução nos custos de fiscalização. No entanto, essa suposta eficiência revelou-se, segundo o Cade, meramente aparente.

⁴¹ “O Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ é o colegiado formado pelos Secretários de Fazenda, Finanças, Economia, Receita ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal, cujas reuniões são presididas pelo Ministro da Economia, competindo-lhe, precípuamente, celebrar convênios para efeito de concessão ou revogação de isenções, incentivos e benefícios fiscais e financeiros do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS.” (Ministério da Fazenda. CONFAZ. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br/menu-de-apoio/historico> Acesso em 06/10/2025).

Verificou-se que o PMPF funcionava, na prática, como um “ponto focal” para os agentes do mercado, conforme o conceito desenvolvido por Thomas Schelling na Teoria Econômica. Em vez de especificarem de forma autônoma e competitiva, os revendedores tendiam a adotar os preços sugeridos pelo governo, gerando um comportamento imitativo que limitava a concorrência. Tal coordenação tácita entre os agentes, mesmo sem combinação explícita de preços, produzia efeitos semelhantes à cartelização, principalmente em um setor historicamente propenso a condutas colusivas, como o de combustíveis.

Além disso, os mecanismos da substituição tributária penalizavam os agentes que optassem por praticar preços abaixo do valor tabelado. Nesses casos, o revendedor era obrigado a ingressar com ação judicial para reaver valores pagos a mais de ICMS, gerando custos privados com advogados e processos, bem como custos públicos, envolvendo o Judiciário e a Procuradoria da Fazenda. Por outro lado, se o preço real de venda ficasse acima do PMPF, o Fisco arrecadava menos. Se todos praticassem exatamente o valor do PMPF, a uniformidade dos preços reforçava a percepção pública de conluio.

Dessa forma, o Cade (2018) alertou que a forma de cobrança via PMPF não era neutra e interferia diretamente nos incentivos de mercado, criando barreiras à formação de preços mais baixos e, por consequência, à competição.

O Cade (2018) concluiu que a divulgação governamental de preços, especialmente quando vinculada à tributação, reforçava comportamentos coordenados e inibia a competição de preços. Assim, defendeu-se que, para garantir um ambiente concorrencial mais saudável, o PMPF deveria ser repensado e, preferencialmente, extinto. Ao mesmo tempo, sugeriu-se a adoção de soluções fiscalizatórias mais eficientes e informatizadas, capazes de proteger o interesse arrecadatório sem impor distorções ao funcionamento do mercado.

a) Principais discussões desde 2018

O CNPE publicou, em 2019, a Resolução CNPE nº 12/2019⁴² que recomendou que o Ministério da Economia, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, avaliasse a conveniência e a oportunidade da implementação da monofasia tributária⁴³, no âmbito federal, no setor de combustíveis e a sua eventual relação com a promoção da livre concorrência; e promovesse a articulação com os Estados e o Distrito Federal visando à harmonização dos tributos incidentes sobre os combustíveis.

Também em 2019, a Superintendência de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica da ANP enviou a Nota Técnica nº 109/2019/SDR-e⁴⁴ para os diretores da ANP na qual identificou que o Sistema Tributário Nacional apresentava uma multiplicidade de regras de incidência paralela, cujos impactos financeiros variavam significativamente entre os agentes econômicos. Essa assimetria tributária gerava riscos importantes ao ambiente concorrencial, uma vez que a complexidade normativa e as dificuldades de fiscalização acabavam por abrir espaço para práticas de concorrência desleal.

Foi observado que determinados agentes, agindo de forma oportunista, poderiam explorar regimes especiais voltados à importação de insumos ou à exportação de produtos, beneficiando-se de condições tributárias mais favoráveis. Casos foram registrados em que bens importados como nafta eram, na prática, comercializados internamente como gasolina, sem passar por processo industrial adequado. Da mesma forma, houve situações em que produtos destinados à exportação eram desviados ao mercado doméstico, em desvio de finalidade. Assim, a Superintendência destacou o entendimento

⁴² CNPE. Resolução nº 12/2019. Disponível em https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/arquivos/2019/resolucao_cnpe_12_2019.pdf Acesso em 29/07/2025.

⁴³ No regime monofásico, a carga tributária é concentrada em uma única fase do ciclo produtivo e, portanto, suportada por um único contribuinte, não havendo, nesse sistema, a necessidade de seguir o princípio da não cumulatividade, próprio do regime plurifásico. (STJ, 2021)

⁴⁴ ANP. Nota Técnica nº 109/2019/SDR-e. Disponível em https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?2kzIdPuJKKzvKvnxsjKKY4M9Ta2XJq5jmjdkR0lZLITY71lg1niPF-JB7pziWi6OJOvucOuH7GdJMhqqRE71cVRu_TOtZPVnoes8F1Ur73TZgtlFgZxmXUFbN-ar5WcW Acesso em 29/07/2025.

amplamente compartilhado entre os atores do setor: o mercado de combustíveis carecia de um tratamento tributário mais isonômico e transparente, além de um esforço coordenado de simplificação e harmonização das normas aplicáveis.

Em 2022 foi publicada a Lei Complementar nº 192/2022⁴⁵ que previu a incidência por uma única vez do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis, inclusive importados, com base em alíquota fixa por volume comercializado. Assim, a alínea “b” do inciso V do artigo 3º de tal Lei Complementar estabeleceu que a alíquota do ICMS seria “*ad rem*”⁴⁶. Além disso, a nova regra da Lei Complementar abarcou somente gasolina, diesel, biodiesel, GLP e etanol anidro (art. 2º).

Em 2023, a Emenda Constitucional nº 132/2023⁴⁷, seguida pela Lei Complementar nº 214/2024⁴⁸, promoveu a reforma tributária que unificou cinco tributos em um sistema de Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual (Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) federal + Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) estadual). Com isso, o ICMS, antes cobrado via substituição tributária, passará a integrar o novo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que incide no destino da operação – essa alteração terá vigência plena em 2033.

b) Situação atual

A Lei Complementar nº 192/2022 implementou a tributação monofásica do ICMS, eliminando o PMPF e cobrando alíquotas fixas por volume na refinaria ou importação. A Emenda Constitucional nº 132/2023 prevê a substituição do ICMS pelo IBS, que não utiliza substituição tributária para combustíveis, com transição até 2033. Com a promulgação da Emenda Constitucional nº 132/2023

⁴⁵ BRASIL. Lei Complementar nº 192/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm Acesso em 29/07/2025.

⁴⁶ Diferentemente do imposto *ad valorem* — que incide como um percentual sobre o valor da venda —, o imposto *ad rem* corresponde a um valor fixo por unidade comercializada (por exemplo, por litro ou por quilo).

⁴⁷ BRASIL. Emenda Constitucional nº 132/2023. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc132.htm Acesso em 29/07/2025.

⁴⁸ BRASIL. Lei Complementar nº 214/2024. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm Acesso em 29/07/2025,

e a edição da Lei Complementar nº 214/2025, será implementado no Brasil um novo regime tributário específico para combustíveis, com o objetivo de simplificar a tributação, reduzir distorções concorrenciais e aumentar a transparência do sistema. Esse novo modelo estabeleceu a incidência monofásica dos tributos IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços), concentrando a cobrança no primeiro elo da cadeia — ou seja, na importação ou na saída do produtor. Além disso, definiu-se que as alíquotas seriam uniformes em todo o território nacional e fixadas em valores específicos por unidade de medida (alíquotas ad rem), com possibilidade de diferenciação conforme o tipo de combustível.⁴⁹

A Lei Complementar nº 214/2025 também ampliou o escopo dos combustíveis sujeitos a essa sistemática diferenciada. Passaram a ser incluídos, além dos já contemplados pela LC nº 192/2022 — como gasolina, diesel, biodiesel, GLP e etanol anidro — também o etanol hidratado, o querosene de aviação, o gás natural veicular (GNV), o biometano, entre outros. No entanto, produtos como carvão e lubrificantes foram excluídos do novo regime, devido a sua alta variabilidade de preços e especificidades técnicas que dificultam a adoção de alíquotas uniformes por unidade.⁵⁰

Um dos pilares do novo regime é a garantia da não cumulatividade plena dos tributos. Para assegurar esse princípio, foram estabelecidas regras específicas de creditamento. Empresas que adquirem combustíveis como insumo para suas atividades, como transportadoras e indústrias, podem aproveitar os créditos do IBS e CBS pagos na origem. Já os revendedores de combustíveis não têm direito ao crédito, pois a tributação já se deu de forma concentrada no início da cadeia, evitando dupla incidência. A simplificação do sistema, aliada ao tratamento tributário mais isonômico, tende a reduzir custos

⁴⁹ Jota. A reforma tributária e o setor de combustíveis. Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-reforma-tributaria-e-o-setor-de-combustiveis> Acesso em 29/07/2025.

⁵⁰ Jota. A reforma tributária e o setor de combustíveis. Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-reforma-tributaria-e-o-setor-de-combustiveis> Acesso em 29/07/2025.

operacionais, aumentar a competitividade e fomentar um mercado mais eficiente e transparente.⁵¹

Assim, considerando que com a publicação da Lei Complementar nº 192/2022⁵² houve a extinção do PMPF e a adoção do sistema monofásico, pode-se dizer que mesmo de forma indireta, a Contribuição do Cade foi contemplada. A reforma tributária ainda está em fase de implementação, as alterações têm previsão de entrar plenamente em vigor em 2033. No entanto, a alíquota do tributo passou a ser calculada “*ad rem*”, método que foi objeto de crítica em um dos itens da Contribuição do Cade, conforme descrito no próximo tópico.

vii. Repensar o imposto ad rem

Na Contribuição do Cade publicada em 2018, foi discutida a necessidade de repensar a forma de tributação *ad rem* aplicada a certos produtos, com foco específico no setor de combustíveis. O texto explicava que, diferentemente do imposto *ad valorem*, que incide como um percentual sobre o valor da venda, o imposto *ad rem* corresponde a um valor fixo por unidade comercializada (por exemplo, por litro ou por quilo).

Foi dado o exemplo de produtos como bebidas e chocolates que eram tributados via PIS/Cofins *ad rem*, o que causava distorções relevantes, pois os preços médios utilizados para cálculo da tributação não refletiam a diversidade dos produtos nem as variações regionais de valor. Destacou-se que tais distorções teriam sido eliminadas com a mudança legislativa promovida pelo Decreto nº 8.656/2016, que retirou bebidas e chocolates do regime *ad rem*.

No entanto, segundo o Cade (2018), essas mesmas distorções ainda persistiam no mercado de combustíveis líquidos, como a gasolina e o diesel, os quais continuavam sujeitos a PIS/Cofins com base em alíquota fixa por litro vendido. Apesar de o problema da embalagem ser irrelevante no caso dos

⁵¹ Jota. A reforma tributária e o setor de combustíveis. Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-reforma-tributaria-e-o-setor-de-combustiveis> Acesso em 29/07/2025.

⁵² BRASIL. Lei Complementar nº 192/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm Acesso em 29/07/2025.

combustíveis (por serem vendidos em volume padronizado), ainda existia uma distorção concorrencial significativa: postos que vendem combustíveis a preços menores acabavam pagando mais imposto proporcionalmente do que aqueles que praticam preços mais altos. Esse efeito criava, segundo o documento, um incentivo tributário à elevação de preços.

A análise também observou que essa mesma lógica se aplicava à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)⁵³, outra contribuição incidente sobre os combustíveis. Diante disso, o Cade (2018) concluiu que seria necessário reavaliar a aplicação do modelo *ad rem* no setor de combustíveis, de modo a evitar distorções concorrenenciais e promover maior equidade tributária.

a) Principais discussões desde 2018

Em 2019, propostas de reforma tributária, como a PEC nº 110/2019⁵⁴, sugeriram a extinção de PIS/COFINS, CIDE e outros impostos, substituindo-os por IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e IS (Imposto Seletivo), com um período de transição de 5 a 15 anos. No entanto, essa proposta foi considerada prejudicada com a aprovação da reforma tributária em 2023 (Emenda Constitucional nº 132/2023).

Em 2022, a Lei Complementar nº 192/2022⁵⁵ zerou a alíquota de PIS/Cofins até 31 de dezembro de 2022. Em março de 2023, a Medida Provisória nº 1.163/2023⁵⁶ reduziu alíquotas de contribuições incidentes sobre operações realizadas com gasolina, álcool, gás natural veicular e querosene de aviação e as

⁵³ A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) é um tributo do tipo contribuição especial de competência exclusiva da União previsto na Constituição Federal (Artigo nº 149), de natureza extra fiscal e de arrecadação vinculada. Já a CIDE Combustíveis, por sua vez, criada por meio da Lei nº 10.336/2001, é a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico relativa às atividades de importação e comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível. (Ministério dos Transportes, 2022)

⁵⁴ Senado Federal. PEC nº 110/2019. Disponível em <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8026401&disposition=inline>. Acesso em 30/07/2025.

⁵⁵ BRASIL. Lei Complementar nº 192/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm Acesso em 29/07/2025.

⁵⁶ BRASIL. Medida Provisória nº 1.163/2023. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/Congresso/adc-47-mpv1.163.htm Acesso em 30/07/2025.

alíquotas continuaram *ad rem*. Em julho de 2023, a MP perdeu a vigência e as alíquotas subiram, continuando *ad rem*.

A Emenda Constitucional nº 132/2023⁵⁷, prevê a substituição da PIS/Cofins pela Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), no entanto, para quase todos os combustíveis, a alíquota continua *ad rem*. No caso do etanol, a Lei Complementar nº 214/2025⁵⁸ modificou o artigo 5º da Lei nº 9.718/1996⁵⁹, estabelecendo que a contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins incidem sobre a receita bruta auferida pelo produtor ou importador nas operações com etanol, inclusive para fins carburantes; nesse caso, não seria mais uma alíquota *ad rem* uma vez que não seria calculado usando a unidade de medida de cada combustível. Entretanto, a mesma Lei acrescenta o § 4º ao mesmo artigo 5º da Lei nº 9.718/1966, para abrir a possibilidade de que “*produtor e o importador... poderão optar por regime especial de apuração e pagamento da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, com incidência única, no qual as alíquotas específicas das contribuições são fixadas, respectivamente, em R\$ 34,33 (trinta e quatro reais e trinta e três centavos) e R\$ 157,87 (cento e cinquenta e sete reais e oitenta e sete centavos) por metro cúbico de etanol combustível*” – ou seja, abre a possibilidade de optar para o regime especial com tributação *ad rem* somente para o etanol combustível.

b) Situação atual

Tanto o PIS/Cofins (que será substituído pela CBS após a reforma tributária), para a maioria dos combustíveis, como a CIDE permanecem com a alíquota *ad rem*. O artigo 174 da Lei Complementar nº 214/2015⁶⁰ estabelece expressamente que a base de cálculo do IBS e da CBS será a quantidade de

⁵⁷ BRASIL. Emenda Constitucional nº 132/2023. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc132.htm Acesso em 29/07/2025.

⁵⁸ BRASIL. Lei Complementar nº 214/2025. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm Acesso em 30/07/2025.

⁵⁹ BRASIL. Lei nº 9.718/1996. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9718.htm Acesso em 30/07/2025.

⁶⁰ BRASIL. Lei Complementar nº 214/2025. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm Acesso em 30/07/2025.

combustível objeto da operação e que a quantidade de combustível será aferida de acordo com a unidade de medida própria de cada combustível, sendo aplicada uma alíquota *ad rem*. Da mesma forma, mantém a possibilidade do regime especial de tributação do PIS/Cofins *ad rem* para o etanol combustível.

A transição para o novo sistema começará em 2026, com PIS/COFINS sendo gradualmente substituídos pela CBS e continuando com a alíquota *ad rem* para a maioria dos combustíveis.

A CIDE-combustível não será substituída com a reforma tributária e sua alíquota permanece *ad rem* conforme dispõe o artigo 4º da Lei nº 10.336/2001⁶¹:

Art. 4º A base de cálculo da Cide é a unidade de medida adotada nesta Lei para os produtos de que trata o art. 3º, na importação e na comercialização no mercado interno.

Conforme destacado no tópico anterior, mesmo com a Lei Complementar nº 192/2022⁶² o ICMS também é um imposto *ad rem*, o que não será alterado com a reforma tributária de acordo com o artigo 174 da Lei Complementar nº 214/2015⁶³.

viii. Permitir postos autoserviços

No documento publicado em 2018 pelo Cade, foi abordada a possibilidade de implementação do autoserviço em postos de combustíveis no Brasil. Na época o autoserviço era proibido pela Lei nº 9.956/2000. O texto menciona uma reportagem que relata a iniciativa do senador Paulo Davim (PV-RN), que propôs um debate na Comissão de Assuntos Sociais (CAS) do Senado sobre o tema. O senador argumentou que o modelo de autoserviço — amplamente adotado em

⁶¹ BRASIL. Lei nº 10.336/2001. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10336.htm Acesso em 30/07/2025.

⁶² BRASIL. Lei Complementar nº 192/2022. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm Acesso em 29/07/2025.

⁶³ BRASIL. Lei Complementar nº 214/2015. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm Acesso em 30/07/2025.

outros países — deveria ser reavaliado, traçando um paralelo com os caixas eletrônicos bancários, que também enfrentaram resistência inicial, mas hoje são amplamente utilizados e trouxeram ganhos de eficiência. Segundo o relato, a tentativa anterior de introduzir o autosserviço nos postos enfrentou forte oposição dos sindicatos, que apontaram o risco de desemprego em massa. A Federação Nacional dos Frentistas estimava que o setor empregava cerca de 500 mil pessoas, sendo este o principal argumento para a proibição aprovada pelo Congresso em 1999.

O Cade (2018), por sua vez, destacou que, embora questões de segurança devessem ser analisadas por especialistas técnicos, do ponto de vista econômico, a adoção do autosserviço tendia a gerar redução de custos operacionais, sobretudo com encargos trabalhistas, o que poderia refletir na diminuição dos preços ao consumidor. Além disso, permitiria maior liberdade de escolha ao consumidor, que poderia optar por abastecer seu próprio veículo ou utilizar serviços de frentistas, conforme sua preferência. O Cade (2018) defendeu que a existência de um modelo mais eficiente e com menores custos não deveria ser descartada unicamente por contrariar interesses de determinados grupos, especialmente quando sua adoção poderia contribuir para o aumento do bem-estar geral da sociedade.

a) Principais discussões desde 2018

Foram diversos os projetos de lei que versaram sobre a permissão para o funcionamento de bombas autosserviço. Em 2018, começou a tramitar no Senado o PL nº 519/2018⁶⁴ que permitia o funcionamento de bombas autosserviço, no entanto, em 2022, a proposta foi arquivada devido ao final da legislatura.

⁶⁴ Senado Federal. PL nº 519/2022. Disponível em:<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/134875> Acesso em 30/07/2025.

Em 2019, foi proposto, na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 2.302/2019⁶⁵ (que teve o PL nº 2.792/2019, o PL nº 3.864/2019 e o PL nº 4.916/2019 apensados). Em 2022, o PL nº 2.302/2019 foi rejeitado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, mas ainda será analisado pelas comissões de Trabalho; de Minas e Energia; e de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados⁶⁶.

Em 2021, foi proposta a Emenda nº 67 à Medida Provisória nº 1.063/2021⁶⁷ que permitia o funcionamento de bombas autosserviço e revogava a Lei nº 9.956/2000⁶⁸. A emenda foi, no entanto, rejeitada na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados.

Em maio de 2022, o juiz da 1ª Vara Federal de Jaraguá do Sul/SC entendeu que a Lei nº 9.956/2000, que impede o abastecimento por autosserviço, era incompatível com outras legislações, como a Lei nº 10.973/2004, conhecida como Lei de Inovação Tecnológica, a Lei nº 13.874/2019, conhecida como Lei de Liberdade Econômica) e, também, a Emenda Constitucional nº 85/2015.⁶⁹ Ainda em maio, o Tribunal Regional Federal suspendeu a decisão⁷⁰. Em setembro de 2025, o Tribunal deu provimento à apelação da União com a seguinte ementa:

⁶⁵ Câmara dos Deputados. PL nº 2302/2019. Disponível em <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2198231> Acesso em 30/07/2025.

⁶⁶ Câmara dos Deputados. Comissão rejeita projeto que permite bombas de autosserviço em postos de combustíveis. Disponível em <https://www.camara.leg.br/noticias/886292-COMISSAO-REJEITA-PROJETO-QUE-PERmite-BOMBAS-DE-AUTOSERVICO-EM-POSTOS-DE-COMBUSTIVEIS> Acesso em 30/07/2025.

⁶⁷ BRASIL. Emenda nº 67 a MP nº 1.063/2021. Disponível em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2110064&filename=Tramitacao-EMC%2067/2021%20MPV106321%20=%3E%20MPV%201063/2021 Acesso em 30/07/2025.

⁶⁸ BRASIL. Lei nº 9.956/2000. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9956.htm Acesso em 30/07/2025.

⁶⁹ TRF4. 1ª Vara Federal de Jaraguá do Sul. Procedimento Comum 5000179-29.2022.4.04.7209. Disponível em [https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50001792920224047209&selOrigem=SC&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=">Acesso em 30/07/2025.](https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50001792920224047209&selOrigem=SC&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=)

⁷⁰ TRF4. Apelação ao Procedimento Comum 5000179-29.2022.4.04.7209. Disponível em [https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50217739520224040000&selOrigem=TRF&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=">Acesso em 30/07/2025.](https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50217739520224040000&selOrigem=TRF&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=)

APELAÇÃO CÍVEL. POSTOS DE COMBUSTÍVEIS.
CONTRATAÇÃO DE FRENTISTA. OBRIGATORIEDADE.

1. Não há constitucionalidade, tampouco houve revogação do art. 1º da Lei 9.956/2000, segundo o qual "fica proibido o funcionamento de bombas de auto-serviço operadas pelo próprio consumidor nos postos de abastecimento de combustíveis, em todo o território nacional".

2. Apelações providas.⁷¹

Também em 2022, em resposta à solicitação do Posto Agricopel de criação de projeto piloto para teste do autosserviço em revenda varejista de combustíveis automotivos, a ANP emitiu o Ofício nº 2/2022/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ⁷² no qual afirma que a Lei nº 9.956/2000⁷³ proíbe o funcionamento de bombas de autosserviço operadas pelo próprio consumidor nos postos de abastecimento de combustíveis, em todo o território nacional, o que por si só impossibilitaria legalmente a realização do *sand box* regulatório para implantação do autosserviço.

Ainda em 2022, foi proposto no Senado Federal o PL nº 271⁷⁴ que altera a Lei nº 9.956/2000⁷⁵ para permitir o funcionamento de bombas de autosserviço nos postos de abastecimento de combustíveis em domingos, feriados e dias úteis

⁷¹ TRF4. Apelação 5000179-29.2022.4.04.7209/SC. Disponível em https://eproc.trf4.jus.br/eproc2trf4/controlador.php?acao=acessar_documento_publico&doc=41758141447720771964565175960&evento=40400188&key=3aaa4f8e719e2d165e99af87290bb868258d670073797e20259dcd688ae219e8&hash=d7042c21b8817a7bed967836dabe094d Acesso em 23/09/2025.

⁷² ANP. Ofício nº 2/2022/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ . Disponível em <https://feneopspetro.org.br/wp-content/uploads/2022/05/Parecer-ANP-Impossibilidade-Auto-Servico.pdf#:~:text=janeiro%20de%202000%2C%20que%20pro%C3%ADbe%20o%20funcionamento,Sand%20Box%20regulat%C3%B3rio%20para%20implanta%C3%A7%C3%A3o%20do%20autosservi%C3%A7o%20a%C3%A7%C3%A3o> Acesso em 30/07/2025.

⁷³ BRASIL. Lei nº 9.956/2000. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9956.htm Acesso em 30/07/2025.

⁷⁴ Senado Federal PLS nº 271. Disponível em [https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias-/materia/151750#:~:text=Projeto%20de%20Lei%20n%C2%BA%2020271%2C%20de%202022&text=Ementa%20Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA,%C3%A0s%206%20\(seis\)%20horas.&text=2022%20Descri%C3%A7%C3%A3o%20a%C3%A7%C3%A3o/Ementa,_Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA%209.956%2C%20de%2012%20de%20janeiro%20de,%C3%A0s%206%20\(seis\)%20horas.&text=A%20mat%C3%A9ria%20vai%20%C3%A00%20CCJ,c%E2%80%9D%2C%20do%20Regimento%20Interno.&text=Encaminhado%20%C3%A00%20publica%C3%A7%C3%A3o%20em%2015/02/2022.,-Informa%C3%A7%C3%A3o%20complementares](https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias-/materia/151750#:~:text=Projeto%20de%20Lei%20n%C2%BA%2020271%2C%20de%202022&text=Ementa%20Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA,%C3%A0s%206%20(seis)%20horas.&text=2022%20Descri%C3%A7%C3%A3o%20a%C3%A7%C3%A3o/Ementa,_Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA%209.956%2C%20de%2012%20de%20janeiro%20de,%C3%A0s%206%20(seis)%20horas.&text=A%20mat%C3%A9ria%20vai%20%C3%A00%20CCJ,c%E2%80%9D%2C%20do%20Regimento%20Interno.&text=Encaminhado%20%C3%A00%20publica%C3%A7%C3%A3o%20em%2015/02/2022.,-Informa%C3%A7%C3%A3o%20complementares) Acesso em 30/07/2025.

⁷⁵ BRASIL. Lei nº 9.956/2000. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9956.htm Acesso em 30/07/2025.

das 20 (vinte) horas às 6 (seis) horas. O Projeto de Lei continua em tramitação, aguardando a designação do relator na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal.

Em 2023 foi proposto o PL nº 5.243⁷⁶ que autoriza o funcionamento de até um máximo de 50% (cinquenta por cento) de bombas de autoserviço para serem operadas pelo próprio consumidor. Tal projeto está em tramitação na Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor do Senado Federal.

b) Situação atual

A Lei nº 9.956/2000⁷⁷ continua em vigor e estabelece expressamente que é proibido o funcionamento de bombas de autoserviço operadas pelo próprio consumidor nos postos de abastecimento de combustíveis, em todo o território nacional.

ix. Repensar as normas sobre o uso concorrencial do espaço urbano

No documento publicado em 2018, o Cade propôs uma reflexão crítica sobre as normas que regulam o uso do espaço urbano no setor de combustíveis, destacando que certas legislações locais podem funcionar como barreiras injustificadas à entrada de novos agentes, reduzindo a rivalidade no mercado e, consequentemente, elevando os preços ao consumidor.

O texto apresentou como exemplos, casos de legislações que foram contestadas junto ao Poder Judiciário no Distrito Federal, no Rio Grande do Norte e em Goiás.

⁷⁶ Senado Federal. PLS nº 5243. Disponível em <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias-/materia/160729> Acesso em 30/07/2025.

⁷⁷ BRASIL. Lei nº 9.956/2000. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9956.htm Acesso em 30/07/2025.

Diante desses exemplos, o Cade defendeu que restrições urbanísticas e de uso do solo devem ser avaliadas com cautela para evitar que, sob o argumento de segurança ou proteção ambiental, sejam impostas barreiras desproporcionais à entrada de novos agentes no setor. O órgão sugeriu, inclusive, a necessidade de uma regulamentação nacional mais uniforme, capaz de coibir excessos locais que comprometem a rivalidade e o funcionamento eficiente do mercado de combustíveis. Assim, o Cade reiterou que a promoção da concorrência deve ser um dos critérios considerados no planejamento urbano, especialmente em mercados como o de combustíveis, onde barreiras regulatórias podem ter efeitos significativos sobre os preços e o bem-estar dos consumidores.

a) Principais discussões desde 2018

A Resolução CONAMA nº 273/2000⁷⁸ continua estabelecendo que os projetos de construção, modificação e ampliação dos postos de gasolina deverão obrigatoriamente ser realizados segundo normas técnicas expedidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT e por diretrizes estabelecidas na própria Resolução ou pelo órgão ambiental competente. Essa norma não leva em conta questões concorrenenciais.

Um exemplo de legislação municipal publicada após a Contribuição do Cade foi a Lei Complementar nº 220/2020⁷⁹ do município do Rio de Janeiro, que prevê que a instalação de postos revendedores só será autorizada nas seguintes condições:

I - distância mínima de cem metros de locais que concentrem grande público, em perímetro urbano, medidos da divisa do terreno do posto até a divisa do terreno do estabelecimento impediente;

II - distância mínima de cem metros de subestações de energia elétrica, instalações militares, depósitos de explosivos e munições,

⁷⁸ CONAMA. Resolução nº 273/2000. Disponível em https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=271 Acesso em 04/08/2025.

⁷⁹ Município do Rio de Janeiro. Lei Complementar nº 220/2020. Disponível em <https://alicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/db38e39f2f9dcabb032585d800786b19?OpenDocument>

hospitais, escolas, creches e asilos, medidos da divisa do terreno do posto até a divisa do terreno do estabelecimento impediente, somente quando contíguos e localizados no mesmo lado da via de tráfego;

III - distância mínima de cem metros de túneis, pontes e viadutos, medidos a partir do limite do terreno, somente quando na mesma via e de mesmo sentido de tráfego;

IV - distância mínima de duzentos metros de mananciais, cursos d'água, lagos, lagoas e reservas ecológicas, medidas a partir do limite do terreno.

Também em 2020 foi aprovada a alteração sobre o tamanho dos terrenos para postos de combustíveis no município de Aparecida de Goiânia/GO. A Lei Complementar nº 179/2020⁸⁰ alterou a Lei Complementar nº 152/2018 para determinar que os “*postos de abastecimento, serviços e combustíveis não poderão ser inferiores a 1.200,00m² (Hum mil e duzentos metros quadrados) com testada mínima de 30,00m (trinta metros)*”.

Em 2021, foi proposto na Câmara dos Deputados o PL nº 3.975/2021⁸¹ que leva em consideração questões ambientais para estipular que os postos tenham a distância mínima de 500 metros de áreas consideradas de risco, como depósitos de explosivos e munições, hospitais, escolas, creches e asilo. O PL continua em tramitação, no momento está aguardando parecer do relator na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU).

Em 2024, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, na Apelação 50083911020188210019⁸², reafirmou o entendimento já exarado na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) 70049239486⁸³, de que a Lei nº 1.064/2004 do município de Novo Hamburgo que determinou limites para a

⁸⁰ Município de Aparecida de Goiânia. Lei Complementar nº 179/2020. Disponível em <https://acessoainformacao.aparecidadegeiania.go.leg.br/legislacao/lei/id=182> Acesso em 04/08/2025.

⁸¹ TJRS. Apelação Cível 50083911020188210019. Disponível em <https://consulta.tjrs.jus.br/consulta-processual/processo/resumo?numeroProcesso=50083911020188210019> Acesso em 04/08/2025.

⁸² TJRS. Segunda Câmara Cível, Disponível em https://www.tjrs.jus.br/novo/busca/?tipoConsulta=&return=proc&client=wp_index&combo_comarca=&comarca=&numero_processo=&numero_processo_desktop=50083911020188210019&CNJ=S&comarca=&nome_comarca=&OAB=&comarca=&nome_comarca=&nome_parte= Acesso em 23/09/2025.

⁸³ TJRS. ADIN 70049239486. Disponível em <https://consulta.tjrs.jus.br/consulta-processual/processo/resumo?numeroProcesso=70049239486> Acesso em 04/08/2025.

construção de postos de combustíveis sob o fundamento da segurança da população não é constitucional.

b) Situação atual

Ainda não há uma regulação uniforme sobre o uso do espaço urbano pelos postos de combustíveis. Cada município estipula suas regras para o uso do espaço urbano por serem normas de interesse local, assim, há uma fragmentação da regulação. Não há indícios de que normas locais sobre o uso do espaço urbano por postos de combustíveis tenham levado em consideração questões concorrenenciais. Projetos no Congresso Nacional como o PL nº 3.975/21, que estabelece distâncias mínimas de áreas de risco, indicam revisões pontuais, mas, também não há evidências de regulações que levem em consideração as questões concorrenenciais.

Considerações Finais

Ao longo dos últimos sete anos, houve alguns progressos importantes na legislação e regulamentação dos setores de distribuição e varejo de combustíveis líquidos: a permissão para que produtores de etanol vendam diretamente aos postos; a extinção da substituição tributária do ICMS com a cobrança em somente uma fase; e autorização para que as distribuidoras possam importar combustíveis. Essas medidas derrubaram obstáculos de intermediação, reduziram custos e otimizaram a logística no setor de combustíveis, favorecendo um cenário mais competitivo.

Outras propostas originais do Cade ainda não foram plenamente implementadas. A proibição de verticalização entre distribuidoras e varejistas persiste; a transparência sobre a propriedade dos postos, embora melhorada pelo Consulta Posto Web, ainda não revela todos os vínculos econômicos entre as redes; da mesma forma, o acesso do Cade a dados fiscais permanece restrito, dificultando a detecção precoce de cartéis, embora a cooperação técnica com a ANP tenha propiciado ao Cade o acesso ao Sistema de Informações de Movimentações de Produtos, da agência reguladora. Além disso, temas como o autosserviço e a harmonização das regras urbanísticas para instalação de postos continuam em discussão legislativa, sem mudanças concretas que conciliem questões de segurança, de meio ambiente e de defesa da livre concorrência.

Esses resultados demonstram que a efetividade de uma política de defesa da concorrência exige a colaboração contínua entre Cade, ANP, Poder Legislativo e demais agentes envolvidos no setor. Diante disso, o Cade reafirma seu papel institucional de advocacia da concorrência ao atuar junto às instituições públicas para que haja um setor de combustíveis concorrencialmente mais justo.

Referências

- ALBAEK, S. M. (1997). Government-Assisted Oligopoly Coordination? A Concrete Case. *The Journal of Industrial Economics*, 45. Fonte: <https://www.jstor.org/stable/2950610>
- ANP . (2013). *Resolução 41/2013*. Fonte: <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-41-2013?origin=instituicao&q=41/2013>
- ANP. (2000). *Portaria 116*. Fonte: <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-anp-n-116-2000?origin=instituicao&q=116/2000>
- ANP. (2001). *Portaria Técnica 313/2001*. Fonte: <https://atosoficiais.com.br/anp/portaria-tecnica-n-313-2001-estabelece-a-regulamentacao-para-a-importacao-de-oleo-diesel?origin=instituicao>
- ANP. (2009). *Resolução 43/2009*. Fonte: <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-43-2009?origin=instituicao&q=43/2009>
- ANP. (2018). *Consulta e Audiência Públcas 20/2018*. Fonte: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audencia-publica/2018/consulta-e-audiencia-publicas-no-20-2018>
- ANP. (2018). *Tomada Pública de COntribuições 3/2018*. Fonte: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/tomada-publica-de-contribuicoes/2018/tomada-publica-de-contribuicoes-no-3-2018-verticalizacao-da-cadeia-de-distribuicao-de-combustiveis>
- ANP. (2019). *Nota Técnica 109/2019/SDR-e*. Fonte: https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?2kzIdPuJRKzvKvnsxjKKY4M9Ta2XJq5jmjdkRolzLITY71lg1niPF-JB7pziWi6OJOvucOuH7GdJMhqRE71cVRu_TOtZPVnoes8F1Ur73TZgtlFgZxmXUFBn-ar5WcW
- ANP. (2019). *Resolução 777/2019*. Fonte: <https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-777-2019-regulamenta-a-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural-disciplina-o-procedimento-de-anuencia-previa-dos-pedidos-de-importacao-e-exportacao-e>
- ANP. (2022). *Ofício 2/2022/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ*. Fonte: <https://feneopspetro.org.br/wp-content/uploads/2022/05/Parecer-ANP-Impossibilidade-Auto-Servico.pdf#:~:text=janeiro%20de%202000%2C%20que%20pro%C3%ADbe%20o%20funcionamento,Sand%20Box%20regulat%C3%B3rio%20para%20implanta%C3%A7%C3%A3o%20do%20auto-servi%C3%A7%C3%A7>

ANP. (2022). *Ofício 2/2022/SDL-CREG/SDL/ANP-RJ*. Fonte:
<https://feneopspetro.org.br/wp-content/uploads/2022/05/Parecer-ANP-Impossibilidade-Auto-Servico.pdf>

ANP. (2023). *Resolução 944/2023*. Fonte:
<https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-944-2023-regulamenta-o-cadastramento-e-o-exercicio-da-atividade-de-fornecedor-de-etanol-combustivel?origin=instituicao>

ANP. (2023). *Resolução 948/2023*. Fonte:
<https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-948-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-revenda-varejista-de-combustiveis-automotivos?origin=instituicao>

ANP. (2023). *Resolução 959/2023*. Fonte:
<https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-959-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural?origin=instituicao>

ANP. (2023). *Resolução 959/2023*. Fonte:
<https://atosoficiais.com.br/anp/resolucao-n-959-2023-regulamenta-a-autorizacao-para-o-exercicio-da-atividade-de-comercio-exterior-de-biocombustiveis-petroleo-e-seus-derivados-e-derivados-de-gas-natural?origin=instituicao>

ANP. (2024). *Consulta Posto Web*. Fonte: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/distribuicao-e-revenda/revendedor/consulta-posto-web-1>

ANP. (2024). *Painel Dinâmico de Preços de Combustíveis e Derivados do Petróleo*. Fonte: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/paineis-dinamicos-da-anp/painel-dinamico-de-precos-de-combustiveis-e-derivados-do-petroleo>

Barron, J. M., & Umbeck, J. R. (1984). The Effects of Different Contractual Arrangements: The Case of Retail Gasoline Markets. *Journal of Law and Economics*, 27, pp. 313-328. doi:10.1086/467067

Blass, A. A., & Carlton, D. W. (2001). The Choice of Organizational Form in Gasoline Retailing and the Cost of Laws That Limit That Choice. *The Journal of Law & Economics*, 44. Fonte: <https://www.jstor.org/stable/10.1086/322815>

BRASIL. (1996). *Lei 9.718/1996*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9718.htm

BRASIL. (1997). *Lei 9478/1997*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm

BRASIL. (2000). *Lei 9.956/2000*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9956.htm

BRASIL. (2001). *Lei 10.336/2001*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10336.htm

- BRASIL. (2022). *Lei 14.367/2022*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14367.htm
- BRASIL. (2022). *Lei Complementar 292/2022*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp192.htm
- BRASIL. (2023). *Emenda Constitucional 132/2023*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc132.htm
- BRASIL. (2023). *Medida Provisória 1.163/2023*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/Congresso/adc-47-mpv1.163.htm
- BRASIL. (2024). *Lei Complementar 214/2024*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm
- BRASIL. (2025). *Lei complementar 214/2025*. Fonte:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm
- CADE. (2018). *ANP e Cade renovam, por dez anos, acordo de cooperação técnica*. Fonte: https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-e-cade-renovam-por-dez-anos-acordo-de-cooperacao-tecnica
- CADE. (2018). *Contribuições do Cade - Repensando o setor de combustíveis: medidas pró-concorrência*. Fonte: <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/contribuicoes-do-cade/repensando-setor-combustiveis-medidas-pro-concorrencia-cade.pdf>
- CADE. (2018). *Nota Técnica 33/2018/DEE/CADE*. Fonte:
https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audiencia-publica/2018/arquivos-consultas-e-audiencias-publicas-2018/cp-20-2018/nota-tecnica_33-2018-cade.pdf
- CADE. (2018). *Nota Técnica 35/2018/DEE/CADE*. Fonte:
https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/advocacy/QIP-2018/SEI_CADE%20-%200549282%20-%20Nota%20T%C3%A9cnica%2035%20-%20ANEXO%20-%20008700002021-2013-15.pdf
- Câmara dos Deputados. (2007). *PL 1.141/2007*. Fonte:
https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=480491&filename=Avulso%20PL%201411/2007
- Câmara dos Deputados. (2012). *PL 3.314/2012*. Fonte:
https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=970473&filename=Tramitacao-PL%201620/2007
- Câmara dos Deputados. (2017). *PL 7863/2017*. Fonte:
<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2141356>

Câmara dos Deputados. (2018). *PDC 916/2018*. Fonte:
<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2172828>

Câmara dos Deputados. (2019). *PL 2302/2019*. Fonte:
<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2198231>

Câmara dos Deputados. (2021). *Emenda 67 a Medida Provisória 1063/2021*.
Fonte:
https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2110064&filename=Tramitacao-EMC%2067/2021%20MPV106321%20=%3E%20MPV%201063/2021

Câmara dos Deputados. (2022). *Comissão rejeita projeto que permite bombas de autoserviço em postos de combustíveis*. Fonte:
<https://www.camara.leg.br/noticias/886292-COMISSAO-REJEITA-PROJETO-QUE-PERmite-BOMBAS-DE-AUTOSERVICO-EM-POSTOS-DE-COMBUSTIVEIS>

CNPE. (2019). *Resolução 12/2019*. Fonte: https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/conselhos-e-comites/cnpe/resolucoes-do-cnpe/arquivos/2019/resolucao_cnpe_12_2019.pdf

CONAMA. (2000). *273/2000*. Fonte:
https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=271

DEWENTER, R., HEIMESCHOFF, U., & LÜTH, H. (2016). *The impact of the market transparency unit for fuels on gasoline prices in Germany*. Fonte:
<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/140879/1/859464369.pdf>

Dias, L. A. (2013). *Publicidade e Direito* (2 ed.). RT.

GOLDSTEIN, L., GOLD, R., & KLEIT, A. (1998). Divorced from the facts: retail gasoline divocation redux. *Oil & Gas Journal*, 95(45).

Jota. (2025). *A reforma tributária e o setor de combustíveis*. Fonte:
<https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-reforma-tributaria-e-o-setor-de-combustiveis>

Lafrance, M. (1958). *Understanding trademark law*.

Luco, F. (2017). *Who Benefits from Information Disclosure?* Fonte:
<https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/mic.20170110>

Ministério dos Transportes. (2022). *O que é a CIDE Combustíveis?* Fonte:
<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/portal-da-cide-combustiveis/informacoes-gerais/o-que-e-a-cide-combustiveis>

MME. (2019). *Abastece Brasil Combustíveis - Estudos atinentes ao art. 2º da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019*. Fonte:
https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?bQdXWIUhq46-

kuNuYYIASyjFfu3aG4dBu2PjbFgpOb_9MvqFNtXIXEMWSYTBr1f7z0g5p97pRY7Jz5
GIItK4e8QcWuM7aXRgKg86bGHuSTIARmohq6QEIT2fDPwS_goPV

Mundim, F. (2020). *CONCORRÊNCIA NO SETOR DE COMBUSTÍVEIS E A VERTICALIZAÇÃO DA CADEIA DE DISTRIBUIÇÃO*. Fonte:
<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/bee/article/view/4120>

Município de Aparecida de Goiânia. (2020). *Lei Complementar 179/2020*. Fonte:
<https://acessoainformacao.aparecidadegoiania.go.leg.br/legislacao/lei/id=182>

Município do Rio de Janeiro. (2020). *Lei Complementar 220/2020*. Fonte:
<https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/db38e39f2f9dcabb032585d800786b19?OpenDocument>

Senado Federal. (2019). *PEC 110/2019*. Fonte:
<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8026401&disposition=inline>

Senado Federal. (2022). *PLS 271*. Fonte:
[https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/151750#:~:text=Projeto%20de%20Lei%20n%C2%B020271%2C%20de%202022&text=Ementa:%20Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA,%C3%A0s%206%20\(seis\)%20horas.&text=2022%20Descri%C3%A7%C3%A3o/Ementa,-Altera%20a%20Lei%](https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/151750#:~:text=Projeto%20de%20Lei%20n%C2%B020271%2C%20de%202022&text=Ementa:%20Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA,%C3%A0s%206%20(seis)%20horas.&text=2022%20Descri%C3%A7%C3%A3o/Ementa,-Altera%20a%20Lei%)

Senado Federal. (2023). *PLS 5243*. Fonte:
<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/160729>

Slade, E. M. (1998). Strategic Motives for Vertical Separation: Evidence from Retail Gasoline Markets. *Journal of Law, Economics, & Organization*, 14. Fonte:
<https://www.jstor.org/stable/765140>

Slade, M., & Lafontaine, F. (2008). Exclusive contracts and vertical restraints : empirical evidence and public policy. Em P. Buccirossi, *Handbook of antitrust economics* (pp. 391-414). Cambridge: MIT. Fonte:
<https://wrap.warwick.ac.uk/id/eprint/46015/>

STJ. (2021). *Regime monofásico de tributação não permite creditamento de PIS e Cofins, decide Primeira Seção*. Fonte:
<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/20042021-Regime-monofasico-de-tributacao-nao-permite-creditamento-de-PIS-e-Cofins--decide-Primeira-Secao.aspx>

Sul, 1. V. (2022). *Procedimento Comum 5000179-29.2022.4.04.7209*. Fonte:
https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50001792920224047209&selOrigem=SC&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=

TJRS. (2012). *ADIN 70049239486*. Fonte: <https://consulta.tjrs.jus.br/consulta-processual/processo/resumo?numeroProcesso=70049239486>

TJRS. (2024). *Apelação Cível 50083911020188210019*. Fonte:
<https://consulta.tjrs.jus.br/consulta-processual/processo/resumo?numeroProcesso=50083911020188210019>

TJRS. (2024). *Apelação Cível 50083911020188210019*. Fonte:
https://www.tjrs.jus.br/novo/busca/?tipoConsulta=&return=proc&client=wp_index&combo_comarca=&comarca=&numero_processo=&numero_processo_desktop=50083911020188210019&CNJ=S&comarca=&nome_comarca=&OAB=&comarca=&nome_comarca=&nome_parte=

TRF4. (2022). *Apelação ao Procedimento Comum 5000179-29.2022.4.04.7209*.
Fonte:
https://consulta.trf4.jus.br/trf4/controlador.php?acao=consulta_processual_resultado_pesquisa&txtValor=50217739520224040000&selOrigem=TRF&chkMostrarBaixados=&selForma=NU&hdnRefId=&txtPalavraGerada=

TRF4. (2025). *Apelação 5000179-29.2022.4.04.7209/SC*. Fonte:
https://eproc.trf4.jus.br/eproc2trf4/controlador.php?acao=acessar_documento_publico&doc=41758141447720771964565175960&evento=40400188&key=3aa a4f8e719e2d165e99af87290bb868258d670073797e20259dcd688ae219e8&hash=d7042c21b8817a7bed967836dabe094d

Zerger, A. (2010). *Mercado e Concorrência Desleal*. (28 ed., Vol. 17). Rio de Janeiro.