



## **CARTELIZAÇÃO NA VENDA DE COMBUSTÍVEIS: ANÁLISE DO MERCADO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS NO MUNICÍPIO DE BRAÇO DO NORTE – SC**

**Dilcinei Joaquim  
Sullivan Scotti  
Marcelo Zuppo Pereira  
Klauss Corrêa de Souza  
Hermínio Antonio da Silva Filho**

**Resumo:** A cartelização caracteriza-se pela prática de combinação de preços entre empresas do mesmo segmento econômico que, entre si, estabelecem acordos, de forma a praticar preços iguais ou similares aos seus produtos e serviços, cujos objetivos visam o enriquecimento ilícito, a diminuição ou eliminação da concorrência, a dominação do mercado e o afastamento de futuros competidores, e assim manterem o domínio econômico das suas atividades. É uma espécie de pacto de não concorrência. Tal prática é considerada ilícito penal, pois fere os princípios gerais da ordem econômica e da livre concorrência, além de trazer prejuízos diretos aos consumidores. A partir da análise do mercado varejista de combustíveis do município de Braço do Norte, SC, buscar-se-á traçar um paralelo entre as condutas praticadas pelo mercado em análise e aquelas caracterizadoras da cartelização. Todavia, cabe destacar que a mera semelhança de preços entre os postos revendedores de combustíveis não é o suficiente para caracterizar a cartelização. Além desse fator, é necessária a existência de indícios capazes de ensejar a intervenção do poder público.

**Palavras-chave:** Cartelização. Concorrência. Consumidor. CADE. Existência de Indícios.

## **CARTELIZATION IN THE SALE OF FUELS: ANALYSIS OF THE RETAILER MARKET FOR FUELS IN THE MUNICIPALITY OF BRAÇO DO NORTE - SC**

**Abstract:** The cartelization is characterized by the practice of combining prices between companies in the same economic sector which, between them, establish agreements in order to perform the same or similar prices to their products and services, whose objectives are aimed at illicit enrichment, the reduction or elimination competition with each other, market dominance, removal of future competitors, and thus to perpetuate themselves in power. It's kind of covenant not to compete. This practice is considered a criminal offense, it hurts the general principles of the economic order and free competition, and bring direct harm to consumers. From the retail market analysis of North Arm county of fuels, SC, will be sought to trace a parallel between the reality of this market and criminal practices that characterize the cartelization. However, it is noteworthy that the single similarity in prices between the fuel gas stations is not enough to characterize the cartelization. In addition to other factor, it is necessary to have any evidence to give rise to the intervention of the government.





**Keywords:** Cartelization. Competition. Consumer. CADE. Evidence of existence.

## Introdução

No Brasil, o mercado varejista de combustíveis, tem como principais características a livre concorrência e a liberdade de preços em toda a cadeia de distribuição e comercialização, consoante com os princípios gerais da ordem econômica, que visam à preservação de um ambiente concorrencial sadio e voltado à proteção dos interesses dos consumidores.

A Constituição Federal Brasileira assegura o exercício pleno dos direitos sociais e individuais, tais como, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, dentre outros, como valores supremos a serem respeitados. Com base nesses princípios constitucionais, especificamente em seu artigo 170, incisos IV e V, trata da ordem econômica, pautada na livre iniciativa e nos princípios da livre concorrência e defesa do consumidor.

Na legislação brasileira, a cartelização é regulada nos termos da Lei nº. 8.884/1994 em consonância com a Lei 12.529/11, que trata da prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica, por meio do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE. A referida Lei, especificamente em seu artigo 20, Inciso I, e artigo 21, incisos I e II, assim dispõe:

Artigo 20: Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;

Artigo 21: As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no artigo 20 e seus incisos caracterizam infração da ordem econômica:

I - fixar ou praticar, em acordo com concorrente, sob qualquer forma, preços e condições de venda de bens ou de prestação de serviços;

II - obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concentrada entre concorrentes;

Na contramão desses princípios constitucionais e da legislação pertinente, como forma de burlar a ordem econômica e mascarar a livre





concorrência, surgiu a cartelização, prática caracterizada pela uniformização combinada dos preços, por meio de acordos entre empresas do mesmo segmento econômico.

Tal prática é considerada ilícito penal, e constitui formação de cartel, pois fere diretamente aos princípios da ordem econômica, além de ser uma afronta aos direitos dos consumidores, eliminando a concorrência e impedindo a faculdade de liberdade de escolha do cidadão.

O objetivo central desse estudo é o de despertar os consumidores para a ocorrência do problema no município de Braço do Norte, SC, e, conseqüentemente suscitar uma reflexão e/ou discussão acerca do tema, levando em consideração que a mera semelhança de preços, por si só, não implica necessariamente em formação de cartel, conforme veremos no desenvolver do trabalho.

O objeto do presente trabalho se delimitará primeiramente, em realizar um breve relato histórico sobre o tema, demonstrar a estrutura e funcionamento do mercado de combustíveis no Brasil, a legislação correspondente aplicável e as características que apontam a existência de cartelização. E a seguir, estudar o perfil do mercado varejista de combustíveis do município de Braço do Norte, SC.

Para tanto, será utilizado o método descritivo/analítico, por meio de pesquisas de campo e análise comparativa dos preços, que buscará descrever e analisar os aspectos e características do mercado varejista de combustíveis deste município.

O método escolhido é definido por Munhoz (1989, p.21) como sendo:

“...procura examinar detidamente os componentes de um todo para esse fim desagregado, visando conhecer os fenômenos que estariam na raiz de problemas mais gerais, ou que deles fossem explicativos. (...) qualquer investigação detalhada, particularizada, é movida pelo desejo de chegar-se a conclusões a respeito de fenômenos estudados – o que nada mais significaria que uma síntese das observações...”

Para o alcance dos objetivos propostos será realizado levantamento e análise de duas variáveis, a quantidade de postos de combustíveis existentes e





a variação de preços entre os mesmos, sendo esta última, característica própria e indispensável da formação de cartel. E, a partir disso, traçar um paralelo entre as práticas do comércio varejista de combustíveis do município em estudo com aquelas caracterizadoras da cartelização.

A justificativa para a escolha e abordagem do problema “Cartelização na venda de combustíveis no município de Braço do Norte, SC”, explica-se por motivos de cunho social e econômico, uma vez que, já de longa data, é flagrante e salta aos olhos dos cidadãos e consumidores, a similaridade e uniformidade dos preços praticados entre os postos revendedores de combustíveis do município em análise.

O problema aqui proposto tem sua principal relevância residida no fato de que a figura da cartelização configura-se numa conduta anticompetitiva extremamente prejudicial e deletéria à economia de um país, haja vista ter como consequência certa, o aumento indevido dos preços acima dos níveis de concorrência, o afastamento e eliminação de possíveis competidores, a proteção de seus autores de um mercado concorrencial e o enriquecimento ilícito, tudo isso em prejuízo dos consumidores.

Ademais, além dos problemas levantados no parágrafo anterior, mostra-se ainda, exorbitante a diferença entre os preços praticados no município em análise e municípios vizinhos, cujas distâncias restringem-se a apenas alguns quilômetros, ou seja, inevitavelmente vem à tona o questionamento acerca de que fator justificaria no caso específico da gasolina tipo C, uma diferença média no preço por litro de R\$ 0,35 (trinta e cinco centavos) entre os postos do município em estudo e os municípios vizinhos.

Essa discrepância e excessos nos preços, é possível, quando há a existência de cartelização, tendo em vista as empresas cartelizadas ao invés de concorrerem entre si, tornarem-se aliadas e passarem a atuar conjuntamente no intuito de burlar a ordem econômica, e assim auferir lucros acima dos níveis normais de mercado, obrigando o consumidor a optar por pagar preços mais elevados ou deixar de consumir.

## **Procedimentos Metodológicos**





Para o alcance dos objetivos propostos no presente trabalho será realizado levantamento e análise de algumas variáveis. Para tanto, será utilizado o método descritivo/analítico, por meio de consultas eletrônicas em sites oficiais, livros, pesquisa bibliográfica e jurisprudencial, bem como pesquisa de campo, para que se possibilite a realização de uma análise comparativa dos preços.

Esses levantamentos buscarão descrever e analisar os aspectos legais e características do mercado varejista de combustíveis do Brasil e do município, além de auxiliar na compreensão de seu funcionamento e possibilitar uma análise crítica acerca do problema.

A pesquisa de preços será realizada em datas distintas, em período superior a 01(um) mês entre elas, como forma de obter dados capazes de ensejar uma análise dos preços e de suas variações em períodos diferentes, e assim apurar resultados mais fiéis com maior credibilidade e segurança. Os resultados serão expostos e ilustrados por meio de planilhas do Excel para facilitar a visualização e compreensão dos dados.

### **Historicidade, Direito Constitucional, Econômico, Concorrencial e do Consumidor**

Este capítulo tem por objetivo apresentar por meio da pesquisa bibliográfica, um breve relato histórico acerca do assunto, a definição, caracterização e formação de cartéis, bem como a legislação brasileira aplicável, dando ênfase ao mercado varejista de combustíveis que é o objeto de estudo.

Por volta do século XVI, já se fazia na Europa, referências à prática de cartel entre as empresas mineradoras e de venda de cobre, conforme tese de mestrado de MAGGI (2014). Porém, ganhou forças, com o advento da Revolução Industrial no século XVIII e o avanço da indústria. O termo cartel, de acordo com Gico Júnior (2006, p. 166), teve sua origem através do alemão Kartell, cujo significado era o “agrupamento de empreendimentos independentes para regular privadamente uma indústria”. Mais tarde, o termo se modificou e se transformou numa palavra latina chamada de *cartellus*, que significava uma provocação ou carta de desafio (AULETE, 2016).





Mas no início do século XX, é que houve uma transformação significativa do termo, que de acordo com De Plácido e Silva (2014), foi neste momento que passou a figurar no sentido econômico, ou seja, começou a determinar como sendo uma organização de ordem comercial, que tem a finalidade de limitar ou fazer frente à concorrência, de forma mais rentável e durável para todas as organizações participantes.

No Brasil, a primeira legislação sobre o tema surgiu por meio do Decreto-Lei 869, de 18 de novembro de 1938, que definia como crime em seu artigo 2º, inciso III, a promoção ou participação em acordos que visam impedir ou dificultar a concorrência com o objetivo de aumento arbitrário dos lucros.

Em 1962 foi instituído o CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica, órgão ligado à administração direta, através da Lei 4.137 de 10 de setembro de 1962, que tinha como atribuição apurar as denúncias e irregularidades e aplicar sanções, porém restritas à esfera administrativa, não podendo determinar de forma direta a intervenção do estabelecimento infrator, somente por meio de uma decisão judicial, limitando-se à aplicação de multas. A partir dessa lei a formação de cartéis, passou a ser considerada uma forma de abuso de poder econômico, sujeitando-se às penalidades aplicadas pelo CADE. Porém, a referida lei mostrou-se pouco eficaz e de pouca aplicabilidade.

A cartelização no Brasil no âmbito jurídico, somente tomou corpo e forma de modo mais contundente, com a instituição da Lei nº. 8.884/1994, que trata da prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica. Por meio dessa lei, ampliou-se o conceito de cartel, tornando-o mais genérico e abrangente, facilitando a fiscalização e o controle, bem como, o CADE deixou de ser um órgão de cunho meramente administrativo ligado à administração direta e transformou-se em autarquia federal ligada ao Ministério da Justiça, como órgão independente e com poderes de fiscalização e interdição direta. Assim dispõe a referida lei em seu artigo 20, inciso I, e artigo 21, incisos I e II:

Artigo 20: Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;





Artigo 21: As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no artigo 20 e seus incisos caracterizam infração da ordem econômica:

I - fixar ou praticar, em acordo com concorrente, sob qualquer forma, preços e condições de venda de bens ou de prestação de serviços;

II - obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concentrada entre concorrentes.

A Constituição Federal de 1988, a partir de sua promulgação, também dedicou parte de sua redação ao tema, ao assegurar em seu artigo 170, incisos IV e V, o exercício pleno dos direitos individuais e sociais, dentre estes, a ordem econômica, pautada na livre iniciativa e, observados os princípios da livre concorrência e defesa do consumidor, conforme se observa:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

Atualmente, na legislação brasileira, a cartelização é classificada nos termos da Lei nº. 12.529/11, que em seu artigo 36, incisos I a IV e parágrafos 2º e 3º, alínea “a”, incisos I a IV, assim define:

Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;

II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;

III - aumentar arbitrariamente os lucros; e

IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

§ 2º Presume-se posição dominante sempre que uma empresa ou grupo de empresas for capaz de alterar unilateral ou coordenadamente as condições de mercado ou quando controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo Cade para setores específicos da economia.

§ 3º As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no caput deste artigo e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

I - acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma:

a) os preços de bens ou serviços ofertados individualmente;

II - promover, obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concertada entre concorrentes;





- III - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;
- IV - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços.

A referida lei, conhecida como Lei de Defesa da Concorrência, veio para trazer algumas inovações em relação à Lei 8.884/94, uma delas foi de tornar a atuação do CADE mais eficaz e ágil, uma vez que atribui a este, funções antes não previstas, como a obrigatoriedade de submeter à prévia autorização do CADE as fusões e aquisições de empresas.

O artigo 36, da Lei 12.529/11, contém todos os elementos necessários à formulação do conceito de cartel, apesar de não haver uma definição direta, como se exemplifica pelas principais condutas caracterizadoras citadas no artigo, quer sejam: “limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou livre iniciativa”, “aumentar arbitrariamente os lucros”, “exercer de forma abusiva o poder dominante”, além de, “acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma: os preços de bens ou serviços ofertados individualmente” (BRASIL, 2011, p. 1).

Podemos observar também nesse mesmo artigo, em seu parágrafo 2º, que resta presumida a existência de cartel quando as empresas cartelizadas dominam e controlam 20% (vinte por cento) do mercado em que atuam, podendo esse percentual ser revisto pelo CADE, dependendo da relevância do setor da economia em análise.

Através desta definição legal as empresas estão sujeitas às investigações sobre denúncias de cartel. Ao encontro da lei específica vem a Constituição Federal de 1988, que prevê em seu artigo 173 § 4º: “A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros” (BRASIL, 1988, p. 1).

O fundamento para a ordem econômica vem da soberania nacional, garantindo a independência nacional, o qual está no artigo 1º da Constituição Federal de 1988: “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: I - a soberania” (BRASIL, 1988, p. 1).







Art. 173. Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei.

[...]

**§ 4º - lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros** (grifo nosso, BRASIL, 1988, p. 1).

Por fim, ainda encontramos em nosso ordenamento jurídico outras previsões relativas à ordem econômica e defesa do consumidor, das quais merece destaque a Lei 8.076 de 11 de setembro de 1990, (Código de Proteção e Defesa do Consumidor), que em seu artigo 6º, inciso IV assim prevê:

Art. 6º. São direitos básicos do consumidor:

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços.

Dito isto, o direito do consumidor também está ligado à ordem econômica por meio do princípio da vulnerabilidade, o qual reconhece o consumidor como sendo a parte mais fraca da relação jurídica de consumo.

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

**I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo.** (grifo nosso, BRASIL, 1990).

Como podemos observar, a legislação brasileira é bastante vasta em relação ao assunto, o que demonstra a preocupação do legislador com os princípios constitucionais e da ordem econômica, bem como a proteção dos direitos dos consumidores, como forma de assegurar o bem-estar social e a preservação de um Estado Democrático de Direito.

Toda a legislação produzida sobre o tema visa assegurar que as empresas concorrentes, que competem entre si, num mesmo mercado





econômico, não possam traçar suas estratégias comerciais conjuntamente, ou seja, cada empresa deve cuidar de suas próprias estratégias comerciais. Nesse sentido, o objetivo primordial da lei é o de criar e manter condições econômicas adequadas capazes de incentivar a concorrência no mercado e assim resultar em benefícios aos consumidores e ao mercado em geral.

Em termos gerais, nos dias de hoje, compreendemos que o cartel, trata-se de um acordo entre organizações de um mesmo ramo que almejam maximizar seus lucros, beneficiando os empresários e causando prejuízos aos consumidores, além disso, tem o propósito de desviar a estabilidade competitiva na estrutura mercadológica.

Cartéis, segundo a Resolução do CADE (1999, p.1), podem ser definidos como sendo:

Acordos explícitos ou tácitos entre concorrentes do mesmo mercado, envolvendo parte substancial do mercado relevante, em torno de itens como preços, quotas de produção e distribuição e divisão territorial, na tentativa de aumentar preços e lucros conjuntamente para níveis mais próximos dos de monopólio.

Para a Secretaria de Direito Econômico – SDE (2004), o cartel pode ser conceituado como um acordo comercial formal ou informal entre as empresas concorrentes que atuam no mesmo ramo, neste caso, os postos de combustíveis, que tem a finalidade de padronizar as variáveis econômicas referentes à prática de preços, volumes, condições e prazos de pagamento, etc., de forma a normatizar ou amortecer a concorrência.

No ordenamento jurídico brasileiro, desde que, nele foram introduzidas normas destinadas a tutelar a livre concorrência e reprimir o abuso do poder econômico, sempre se determinou a ilicitude de acordos entre as empresas, que fossem nocivos à concorrência.

Diante disso, a Lei Brasileira de Defesa da Concorrência não pune as práticas normais de mercado, mas sim as práticas que restringem ou limitam a concorrência e, nos casos de cartel, que tendem a buscar a situação de monopólio.





Basicamente a Lei nº 12.529/11 pressupõe a existência de duas características para a formação de cartel, ou seja, a existência de um acordo entre concorrentes (este acordo pode ser explícito ou implícito) e a capacidade do contrato de perturbar a estrutura do mercado (alterar as condições naturais da concorrência ou afetar a ordem econômica).

Assim, de forma geral, definimos que: o cartel é constituído por um grupo de empresas que disputam o mesmo mercado, na condição de concorrentes, sujeitas às leis da livre concorrência, buscando a preferência dos consumidores no preço e na qualidade de seus produtos. A partir de um dado momento verificam que podem obter lucros mais elevados se fixarem um preço único (ou semelhante) para seus produtos ou se dividirem entre si os mercados consumidores, ou ainda, se estabelecerem uma estratégia conjunta para explorar suas atividades.

Sob o aspecto jurisprudencial e doutrinário, a definição do autor Gico Junior (2006, p. 223), com tal exposição é possível dirimir qualquer resquício de dúvida que ainda possa existir sobre o significado de cartel:

[...] Cartel está associado à ideia de acordo entre inimigos, para tratar de assuntos mutualmente benéficos e, em uma acepção mais moderna, ao acordo entre “produtores da mesma categoria” para suprimir “a livre concorrência”. Se mesclarmos a definição de cartel com a de coalizão (definidas como sinônimos no dicionário), teremos que: cartéis são coligações entre empresas da mesma categoria objetivando vantagens comuns decorrentes da supressão da livre concorrência, mantendo a autonomia interna.

Dessa forma, é possível afirmar que não há uma definição jurídica, nem um entendimento universal do que seja cartel, nem quais sanções devem ser aplicadas (SCOT, 2004). Bastando, então, que a legislação de cada país forneça subsídios para seu entendimento e melhor adequação ao cenário concorrencial característico de cada região.

Forgioni (2008, p. 406), apoiada em alguns outros autores, entre eles Richard Posner, considera que os seguintes elementos tornam o mercado predisposto à formação de cartel:

(I) pequeno número de agentes no mercado relevante; (II) homogeneidade do produto; (III) baixa elasticidade da procura





em relação ao preço; (IV) existência de barreiras à entrada; (V) mercado em retração (crise); e (VI) mercados mais concentrados.

Segundo a Organização para o desenvolvimento e Cooperação Econômica (OCDE, 2003, p. 77-78), as características seriam as seguintes:

(I) poucas empresas ou poucas empresas grandes; (II) empresas parecidas quanto a estrutura de custos, processos, objetivos, nível de integração vertical ou linha de produtos; (III) produto homogêneo; (IV) inexistência de substitutos semelhantes; (V) demanda inelástica; (VI) informações sobre as transações de venda amplamente disponíveis; e (VII) existência de licitações.

Em relação às partes que praticam condutas cartelizadas, a Lei 12.529/11, não qualifica os sujeitos ativos dos atos que enquadra como ilícitos. No entanto, em seu artigo 31, deixa claro que sua aplicabilidade não requer qualquer qualificação intrínseca dos agentes infratores, podendo eles ser pessoas físicas ou jurídicas de direito público (empresas públicas) ou de direito privado (postos de combustíveis), associações de entidades ou pessoas (sindicatos).

Para o direito concorrencial brasileiro, o objeto de um cartel é sempre ilícito e requer a comprovação da existência de um acordo entre agentes econômicos para a sua caracterização. Assim, sem acordo, não há ilícito de cartelização. No mesmo sentido, Malard (1997, p. 15) ainda destaca que:

Cartel tem plena consciência da ilegalidade de sua existência e das condutas que perpetra. Todavia, adota um conceito próprio de licitude, extraindo a pretensa jurisdição de suas ações, do princípio da liberdade de concorrência, que defende ser a livre atuação dos diversos segmentos do mercado, sem qualquer intervenção do mercado.

A jurisprudência do CADE, por sua vez, requer consistentemente a comprovação de acordo entre concorrentes para a configuração dos cartéis. Sendo, inclusive, o requisito formalizado pela Resolução do CADE nº 20/99, ao definir cartéis como “[...] acordos explícitos ou tácitos entre concorrentes [...]”.

Como nos ensina Gico Junior (2006, p. 191) a respeito da formalização do acordo ilícito:





A razão de qualificar os acordos constitutivos de cartéis como explícitos ou tácitos é incluir, no mesmo conceito, tanto os acordos sobre os quais há elementos de prova direta nos autos (prova do acordo), por isso, explícitos, quanto os acordos sobre os quais não havendo provas diretas, a existência é inferida a partir de provas circunstâncias (indiretas), os denominados acordos tácitos.

Os cartéis também podem ser divididos nas modalidades conhecidas como: cartéis de fixação de preço, cartéis de divisão de mercado e cartéis de fraude à licitação (CRETELLA JÚNIOR, 1995).

Existem dois tipos de cartéis: os clássicos e os difusos:

Cartéis clássicos: são aqueles acordos secretos entre competidores com alguma forma de institucionalidade, nele existe o objetivo de fixar preços e condições de venda, dividir nível de produção ou impedir a entrada de novas empresas no mercado. Este tipo de cartel opera através de um mecanismo de coordenação institucional, podendo este mecanismo ter, por exemplo: reuniões periódicas, manuais de operação, princípios de comportamento, etc. Por isso, sua ação não decorre de uma situação eventual de coordenação, mas sim, de mecanismos permanentes para alcançar seus objetivos.

Cartéis difusos: são atos de coordenação da ação entre empresas com o objetivo similar ao do cartel clássico, mas de caráter eventual e não institucionalizado. Ele ocorre quando um grupo de empresas decide reunir-se para coordenar um aumento de preço, muitas vezes em função de um evento externo que afetou simultaneamente este grupo. Assim, tal ação pode ser considerada eventual e não decorre de uma organização permanente para coordenar as ações das empresas envolvidas.

Portanto, nota-se que em qualquer das modalidades, apesar de buscarem objetivos imediatos diferentes, o resultado final pretendido é sempre o mesmo. Pois, como já abordado, o objetivo sempre será a elevação dos preços ao consumidor, para maximizar os lucros das empresas participantes. Os cartéis causam grave lesão à concorrência, pois, reduzem drasticamente a competitividade de determinado setor e prejudica os consumidores, que não mais poderão comprar os produtos desejados a um preço justo de mercado.

Em síntese, a definição do preço a ser promovido pelo cartel é uma tarefa complexa, pois há a necessidade de se chegar a um preço exequível.





Partindo do pressuposto de sempre desejarem atingir o lucro máximo, os agentes participantes do acordo normalmente adotam um preço que não seja alto o suficiente para estimular a entrada de concorrentes ao mercado, mas que também não chegue ao ponto de desestimular o consumo.

No caso do mercado varejista de combustíveis, os postos revendedores, além de comercializar produtos de extrema necessidade, estes, também são homogêneos, o que teoricamente teria como principal diferenciação o fator preço. Porém, quando falamos de mercado cartelizado esse fator é suprimido do consumidor, além do que, acabam por vezes integrando os seus fornecedores no acordo, ou seja, os distribuidores acabam por ingressar no cartel, como forma de torná-lo mais forte e eficiente.

### **O Mercado de Combustíveis no Brasil**

No início do século XX, o desenvolvimento da indústria automobilística fez com que aumentasse a procura por combustíveis de melhor qualidade e desempenho. Para tanto, os combustíveis fósseis que anteriormente eram utilizados somente na produção do querosene, passaram a ser utilizados também na produção da gasolina. E, após a Segunda Guerra Mundial, foi a vez do diesel, ser transformado em combustível de uso em grande escala.

No Brasil, na década de 1950, através da Lei nº 2.004/53, criou-se a Petrobrás - Petróleo Brasileiro S.A., sociedade de economia mista vinculada ao Ministério de Minas e Energia, e com isso instituiu o monopólio da União sobre as atividades de exploração, produção, refino e importação, bem como pela regulação dos preços do petróleo e de seus derivados, utilizando como critério geral, um sistema baseado na proximidade entre os preços dos derivados nacionais e dos seus similares importados. (RAGAZZO, 2006)

No Brasil, o Etanol que era popularmente conhecido como álcool, começou a ser utilizado como combustível líquido a partir da década de 1970, com o início do Proálcool, programa federal de estímulo à produção e utilização do etanol, que a indústria sucroalcooleira começou a crescer, colocando-se em destaque no cenário econômico a partir da década de 1980.

Esse programa foi implantado como forma de fugir da crise mundial do petróleo, que acabou tornando o etanol um dos principais itens da matriz





energética brasileira. O mesmo programa passou por dificuldades, principalmente, no fim da década de 1980, quando despencaram os preços do petróleo no mercado internacional, exigindo do governo a criação de políticas de incentivo aos produtores.

Conforme Melo (2015, p. 88) “a regulamentação da atividade de distribuição de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível e outros combustíveis automotivos baseia-se, primordialmente, nas Portarias nº 29/1999 e nº 202/1999 da ANP”, cabendo à Petrobrás fixar os preços de acordo com critérios próprios, já que é a estatal controladora desse mercado.

Os postos de combustíveis são as pessoas jurídicas que possuem a competência e autorização para exercer a atividade de revenda varejista dos combustíveis, conforme a resolução 12/2007 da ANP.

A ANP - Agência Nacional do petróleo é responsável por monitorar o comportamento dos preços impostos pelas distribuidoras e postos revendedores, e para isso efetua pesquisa semanal de preços. Os resultados das pesquisas estão disponíveis aos consumidores no endereço eletrônico da Agência Nacional do Petróleo, e servem também para identificar infrações à economia, por alinhamento de preço ou formação de cartel.

A composição dos preços dos combustíveis e a distribuição dos percentuais relativos aos custos e lucros, são feitas com base na média dos preços ao consumidor, pesquisados nas principais capitais do país, conforme se desprende do site da Petrobrás S.A.

Em relação à gasolina, configura-se da seguinte forma: **30%** reservados à Petrobrás, relativos aos custos de extração, produção e refino do petróleo; **16%** ficam para os distribuidores e revendedores. O primeiro, responsável pela intermediação entre a Petrobrás e os postos revendedores. Este último pela comercialização junto aos consumidores; **28%** referem-se ao ICMS (Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) destinado aos Estados; **10%** relativos aos impostos federais, ou seja, aqueles destinados à União, quer sejam: CIDE, PIS/PASEP e COFINS e, **16%** destinados aos custos com os produtores de álcool. Já que 26% da composição da gasolina é composta de Etanol Anidro.

Já em relação ao diesel, esses percentuais se distribuem do seguinte modo: **52%** reservados à Petrobrás, relativos aos custos de extração, produção



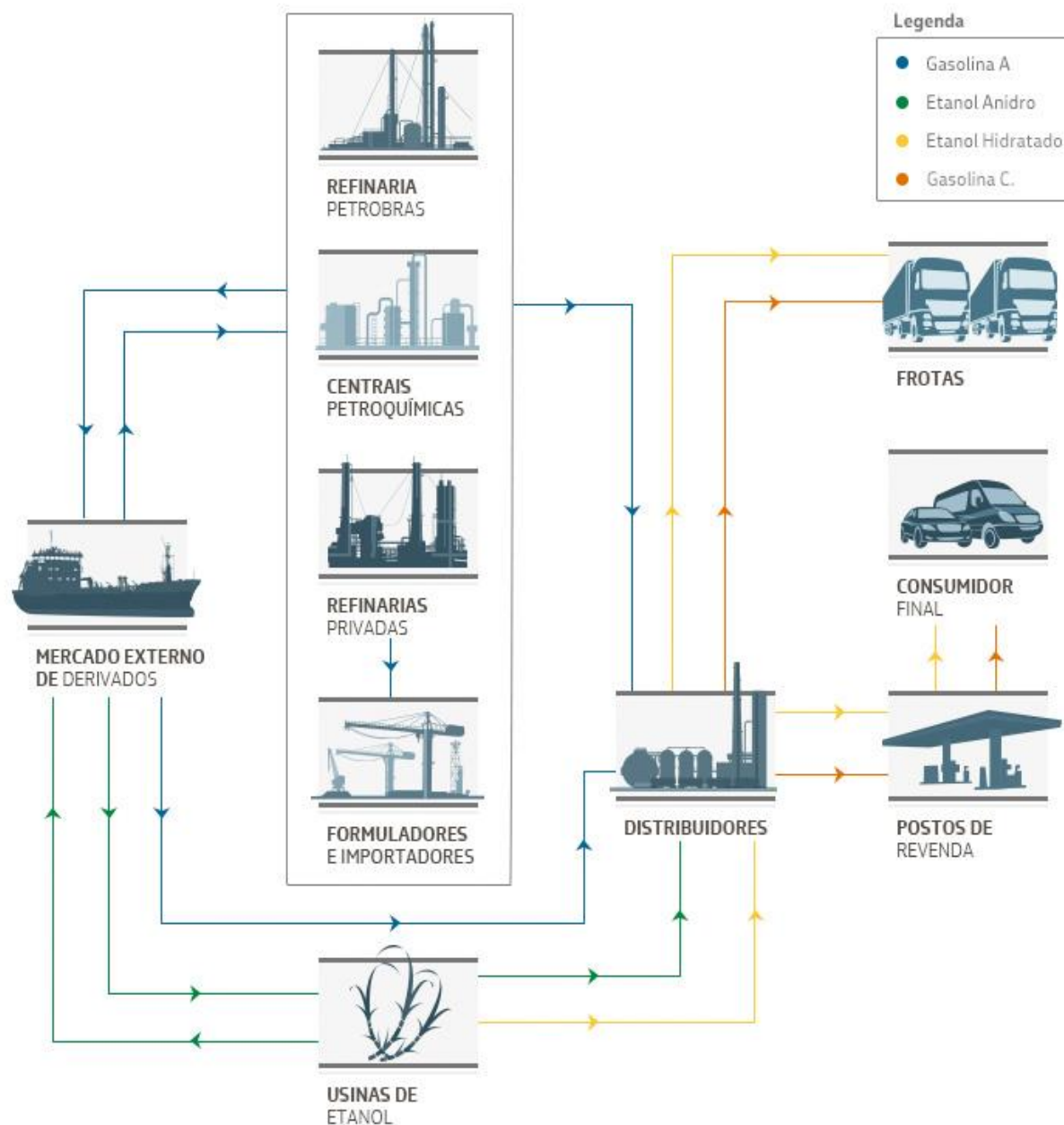


e refino do petróleo; **18%** ficam para os distribuidores e revendedores; **15%** referem-se ao ICMS (Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) destinado aos Estados; **9%** relativos aos impostos federais, ou seja, aqueles destinados à União, quer sejam: CIDE, PIS/PASEP e COFINS e, **6%** destinados aos custos com o Biodiesel, referente ao percentual adicionado ao diesel, que até 2019 deve chegar à 10%.

No tocante à cadeia de produção e distribuição dos combustíveis, que engloba a extração e produção – através das refinarias e petroquímicas, distribuição – por meio das empresas que fazem a interligação entre a refinaria e revendedores, e por fim, revenda – postos revendedores de combustíveis, será à seguir apresentada de forma ilustrativa para melhor visualização e compreensão do seu processo e funcionamento, conforme segue:







### O Mercado Varejista de Combustíveis no Município de Braço do Norte, SC.

Este é o objeto central de estudo e análise do presente trabalho. Esse tópico visa descrever, ilustrar e analisar o funcionamento e características do mercado varejista de combustíveis do município de Braço do Norte, SC, e, com base nesse estudo traçar um paralelo com o exposto no presente trabalho,





para que assim possamos sinalizar se há algum indicativo ou indício de cartelização.

O município de Braço do Norte, conta atualmente com uma população aproximada de trinta mil habitantes, conforme informação retirada do sítio do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, e com uma frota de 24.494 veículos, de acordo com os dados retirados do sítio do DETRAN/SC – Departamento de Trânsito do Estado de Santa Catarina, possuindo uma economia forte e diversificada, entre indústria, comércio, agricultura e suinocultura.

Pouco mais da metade de sua população é concentrada na zona urbana da cidade. Sendo assim, o presente estudo limitou-se a estudar o centro urbano do município, onde se encontram instalados 07 (sete) postos revendedores de combustíveis, que conjuntamente compõem o mercado varejista de combustíveis do município.

Inicialmente vale dizer que, o combustível além de ser um produto extremamente relevante, é também homogêneo, ou seja, não apresenta diferenciação quanto a sua composição e características, senão em relação ao preço. Sendo este, o fator determinante que levará o consumidor a decidir por um posto ou outro.

Importante ressaltar, que a formação do cartel tem como pressuposto essencial, a existência de um mercado em potencial – que tenha capacidade de consumo, do contrário haverá poucas possibilidades de aumento de preços e, por conseguinte não será um mercado interessante para a sua formação. Nesse sentido, podemos concluir que o mercado consumidor do município em análise, possui um potencial de consumo bastante relevante, tendo em vista o grau de industrialização e desenvolvimento de sua economia e o poder de consumo de sua população.

Ademais, geograficamente o município está situado há cerca de trinta quilômetros do município de Tubarão e 50 quilômetros do município de Criciúma, que são as duas cidades polos da região, cujos preços dos combustíveis, no caso específico da gasolina, são em média, R\$ 0,30 (trinta centavos de real) por litro, mais baixo. Essa distância acaba por se transformar em outro fator incentivador da formação de cartel, haja vista desestimular o consumidor a procurar outros mercados com preços mais atrativos.





Como podemos observar o mercado varejista de Braço do Norte, é extremamente atraente economicamente, e estrategicamente favorável à formação de cartel, tendo em vista os fatores acima elencados. Portanto, encontradas as condições favoráveis a sua formação, o município tende a ser um terreno fértil para a prática da cartelização.

Os postos que compõem o mercado varejista de combustíveis do município, serão a seguir elencados, bem como o número de veículo que compõem a sua frota. Como forma de preservar a identidade dos postos revendedores, seus nomes serão substituídos por um número, que servirão como identificação no decorrer do estudo em análise:

Posto	Endereço	Combustível Comercializado	Horário de Funcionamento	Bandeira Distribuidor
1	Rod.SC 370, 1850 bairro Rio Bonito.	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Seg. à Sex. 06:00h às 22:00h Sáb. 07:00h às 21:00h	Ipiranga
2	Rod.SC 370, 980 bairro Rio Bonito	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Todos os dias 06:00h às 22:00h	Petrobrás
3	Rod.SC 370, km 33 bairro Trevo	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Todos os dias 00:00h às 24:00h	Ipiranga
4	Av.Felipe Schmidt, 2363 bairro Centro	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Seg. à Sáb. 06:00h às 22:00h Dom. 07:00h às 20:00h	Ipiranga
5	Av.Felipe Schmidt, 150 Bairro Centro	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Seg. à Sex. 06:00h às 22:00h Sáb. 07:00h às 20:00h	Sem Bandeira
6	Av.Felipe Schmidt, 625 Bairro Centro	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Etanol	Seg. à Sáb. 06:00h às 22:00h	Shell
7	Av.Felipe Schmidt, 669 bairro INSS	Gasolina tipo C Gasolina Aditivada Diesel Etanol	Seg. à Sáb. 06:00h às 00:00h Dom. 06:00h às 22:00h	Shell





BRACO DO NORTE – 2016 – FROTA VEICULAR												
TIPO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
6-AUTOMOVEL	13217	13275	13291	13309	13344	13341	13386	13435	13449	13481	0	0
14-CAMINHAO	1231	1231	1233	1237	1234	1228	1231	1233	1236	1236	0	0
17-CAMINHAO TRATOR	253	251	253	253	254	252	254	254	253	252	0	0
23-CAMINHONETE	1604	1607	1605	1607	1631	1646	1654	1659	1686	1693	0	0
13-CAMIONETA	1250	1250	1260	1262	1262	1261	1262	1256	1260	1261	0	0
2-CICLOMOTOR	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0	0
7-MICROONIBUS	63	63	63	63	63	63	63	63	62	62	0	0
4-MOTOCICLETA	3839	3846	3855	3873	3875	3869	3874	3892	3900	3909	0	0
3-MOTONETA	1534	1540	1542	1546	1551	1555	1563	1562	1565	1563	0	0
26-MOTOR-CASA	17	17	17	17	17	17	17	18	18	18	0	0
8-ONIBUS	69	69	70	72	72	72	72	71	71	72	0	0
10-REBOQUE	287	290	292	298	302	309	310	312	316	315	0	0
11-SEMI-REBOQUE	329	332	333	336	336	342	344	345	344	341	0	0
24-SIDE-CAR	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
18-TRATOR DE RODAS	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	0	0
20-TRATOR MISTO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
5-TRICICLO	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0	0
25-UTILITARIO	233	241	245	252	257	260	260	263	267	273	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>23943</b>	<b>24030</b>	<b>24077</b>	<b>24143</b>	<b>24216</b>	<b>24233</b>	<b>24308</b>	<b>24381</b>	<b>24445</b>	<b>24494</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Como ilustrado na tabela acima, o município possui um número razoável de postos revendedores, tendo em vista sua frota e população. No entanto, isso não se traduz em concorrência e competitividade entre si, tendo em vista a uniformidade de preços existente, conforme será adiante demonstrado.

Todos os postos relacionados estão distribuídos ao longo do perímetro urbano da cidade, cujas localizações entre si, são bastante próximas e concentradas, o que em tese facilitaria o trabalho de pesquisa de preços do consumidor e a sua busca pelo melhor preço.

Entretanto, efetivamente não é o que ocorre. Isso porque a variação de preços entre os postos revendedores “concorrentes” é praticamente inexistente, conforme a seguir demonstrado por meio de pesquisas de campo realizadas em datas distintas, especificamente em 30 de setembro de 2016 e 24 de outubro de 2016, cujo objetivo é o de apurar em diferentes períodos a





variação existente entre os preços, e assim trazer maior confiabilidade à pesquisa.

Pesquisa de Preços Combustíveis - Braço do Norte/SC								Data: 30/09/2016
Tipo	Posto							Variação
	1	2	3	4	5	6	7	
Gasolina Comum	3,690	3,689	3,699	3,699	3,689	3,699	3,697	0,27%
Gasolina Aditivada	3,769	3,779	3,799	3,799	3,689	3,799	3,797	2,90%
Etanol	3,190	3,080	3,100	3,099	3,080	3,100	2,997	6,05%
Diesel Comum	2,990	2,995	2,959	2,998	2,995	NE	2,957	0,07%

Pesquisa de Preços Combustíveis - Braço do Norte/SC								Data: 24/10/2016
Tipo	Posto							Variação
	1	2	3	4	5	6	7	
Gasolina Comum	3,690	3,689	3,699	3,699	3,689	3,699	3,697	0,27%
Gasolina Aditivada	3,765	3,779	3,799	3,799	3,689	3,799	3,797	2,90%
Etanol	3,190	3,389	3,449	3,199	3,389	3,449	3,299	7,51%
Diesel Comum	2,990	2,995	2,959	2,998	2,995	NE	2,957	0,07%

Conforme apresentado nas pesquisas, a variação mais significativa entre os preços dos combustíveis pesquisados reside no Etanol, com 6,05% na primeira pesquisa e 7,51% na segunda pesquisa. Seguida da gasolina aditivada, que se mostrou estável nas duas pesquisas, apontando uma variação de 2,90%. Em contrapartida, a gasolina comum e o diesel, que são os produtos mais consumidos, a variação praticamente inexistente, apontando 0,27% para a gasolina comum e 0,07% para o óleo diesel.

Diante desse cenário, ao realizarmos uma análise dos dados apontados na pesquisa, fica fácil observar que os dois produtos com maior demanda de procura e consumo, são os que apresentam menor variação de valores entre os postos revendedores, com preços bastante similares e uniformes, quando não idênticos, o que nos leva a deduzir que o trabalho de pesquisa e busca do consumidor pelo melhor preço, resta prejudicado e se





mostra em vão, uma vez que, parece sem sentido despender tempo e energia atrás do melhor preço, quando estes são extremamente semelhantes ou iguais.

### **Considerações Finais**

O mercado varejista de combustíveis no município em análise, e não diferentemente do resto país, tem sido alvo de reclamações por parte dos consumidores, no sentido de haver comportamento cooperativo e combinação de preços entre os proprietários de postos de combustíveis.

O presente trabalho teve como principal objetivo averiguar se as reclamações dos consumidores do município de Braço do Norte, SC, realmente tinham razão de ser, bem como investigar a existência de suposta formação de cartel entre os postos revendedores, por meio de pesquisas de preços realizadas em campo, e assim instigar os consumidores a refletirem sobre os dados levantados nesse trabalho e, por conseguinte questionarem-se acerca do problema.

Os resultados mostram que as características do mercado são os fatores mais importantes e determinantes para potencializar a formação de cartel. Variáveis demográficas como o potencial econômico e de consumo, PIB, frota de veículos, localização geográfica, tem efeitos diretos e contribuem para a ocorrência do problema. E, não diferentemente, no município em análise essas características contribuem diretamente para a ocorrência do problema.

Com base no estudo realizado no presente trabalho, constatamos que, se o consumidor do município quiser adquirir o produto no mercado varejista local, acabará por entregar um valor excedente aos participantes do suposto cartel. Por outro lado, se optar por não comprar, deixará de consumir o produto desejável ou de que necessita. Verifica-se que, seja qual for a decisão tomada, o consumidor estará sempre em situação desfavorável em relação às empresas teoricamente cartelizadas.

Reiteramos que, a mera semelhança de preços não é capaz de caracterizar a existência de cartel. Por outro lado, as empresas cartelizadas quando firmam os acordos e estabelecem suas condições, não costumam fazê-los por escrito, de modo a não deixarem provas escritas que possam comprometê-las.





Sendo assim, cabe aos órgãos de defesa de proteção da concorrência trabalhar com provas subjetivas e indiretas, a partir do exame e análise de vários fatores, tais como: o comportamento uniforme das empresas no mercado do município em análise, principalmente no que se refere aos preços praticados ao longo de um determinado período, se há a efetiva eliminação da concorrência e as consequências sofridas pela economia regional com a suposta cartelização.

Uma vez, encontrados os indícios da existência de cartel, o processo de apuração se inicia a partir da denúncia ou representação, que pode ser feita pela parte interessada ou prejudicada, ou ainda por qualquer pessoa, e nada mais é, do que a simples comunicação à SDE (Secretaria de Desenvolvimento Econômico) ou ao próprio Ministério Público, já que não se trata de uma reparação de cunho individual, mas sim de uma infração à ordem econômica que fere direitos difusos e coletivos.

O processo de apuração da existência ou não de cartel, por se tratar de bens jurídicos coletivos, pode ser ainda, instaurado de ofício pela própria autoridade fiscalizadora, bastando para tanto, que tome conhecimento do fato por qualquer outro meio que não a denúncia ou representação. Pois assim, preceitua a Lei 12.529 em seu artigo 1º, parágrafo único:

Art. 1º. – Esta Lei estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.  
Parágrafo único. A coletividade é a titular dos bens jurídicos protegidos por esta Lei.

Após, instruído pelo SDE com o parecer do Ministério Público, o processo é levado à apreciação do CADE, se, a seu critério, entender pela existência de cartel, poderá determinar aos integrantes que cessem com a prática de cartelização, além de aplicar multa que pode variar de 1% a 30% do faturamento de cada empresa participante. Essa apreciação do CADE, é obrigatória e está prevista no artigo 54 da Lei 8.884, que assim estabelece:





Art. 54. Os atos, sob qualquer forma manifestados, que possam limitar ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência, ou resultar na dominação de mercados relevantes de bens ou serviços, deverão ser submetidos à apreciação do CADE.

Esses derradeiros parágrafos buscam levar ao conhecimento do leitor do presente trabalho, os meios e mecanismos existentes para o exercício de seus direitos, quando este, sentir-se lesado pela prática de cartelização no mercado varejista de combustíveis. Os resultados obtidos servem para suscitar o consumidor e as autoridades competentes para a possível existência do problema, e do quão prejudicial pode ser para a economia do município, pois além de limitar a concorrência, contribui para o enriquecimento ilícito dos donos de postos em detrimento de prejuízos aos consumidores.

A pouca variação e uniformidade de preços apresentadas nas pesquisas apontam para a existência de cartelização no município de Braço do Norte, SC. Ademais, os fatores e características da presença de cartelização encontram-se fortemente presentes no mercado varejista do município, o que nos leva a entender que a situação fática aqui suscitada, é merecedora da atenção dos consumidores, bem como da análise e investigação por parte das autoridades competentes.

## Referências

AULETE, Digital. Dicionário contemporâneo da língua portuguesa Caldas Aulete. **Cartel (verbetes)**. Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/cartel/>>. Acesso em: 12 de outubro de 2016.

BRASIL, Presidência da República. **Lei n. 12.529/2011, 30 de novembro de 2011 – Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm)>. Acesso em: 26 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, **Código de Defesa do Consumidor**. 1990. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm)>. Acesso em: 26 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, Presidência da República. **Constituição Federal do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 16 de outubro de 2016.







\_\_\_\_\_, Petróleo Brasileiro S.A. **Composição de Preços**. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos/>. Acesso em: 07 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Consulta de População**. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=420280&search=%7Cbraco-do-norte>>. Acesso em: 04 de novembro de 2016.

\_\_\_\_\_, Agência Nacional do Petróleo. **Pesquisas**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/preco/>. Acesso em: 20 de outubro de 2016.

CADE, 1999. **Resolução n. 20 de 9 de junho de 1999**. Disponível em: [www.cade.gov.br/assuntos/normas-e-legislacao/resolucao/resolucao-no-20-de-9-de-junho-de-1999.pdf](http://www.cade.gov.br/assuntos/normas-e-legislacao/resolucao/resolucao-no-20-de-9-de-junho-de-1999.pdf)>. Acesso em: 02 de outubro de 2016.

DE PLÁCIDO E SILVA, Oscar Joseph. **Cartel (verbete)**. **Vocabulário jurídico**. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

GICO JUNIOR, Ivo Teixeira. **Cartel: teoria unificada da colusão**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

LEITE, Rogério Cerqueira; CORTEZ, Luís Augusto Barbosa. **O etanol combustível no Brasil**. Disponível em: [https://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/NovaDelhi/pt-br/file/Biocombustiveis\\_04-etanolcombustivelnobrasil.pdf](https://sistemas.mre.gov.br/kitweb/datafiles/NovaDelhi/pt-br/file/Biocombustiveis_04-etanolcombustivelnobrasil.pdf)>. Acesso em: 12 de outubro de 2016.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado**. 18.ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

MALARD, Neide Teresinha. **O cartel**. Brasília: UnB/Faculdade de Direito, 1997. Disponível em: [http://www.iesb.br/ModuloOnline/Atena/arquivos\\_upload/Neide%20Teresinha%20Malard.pdf](http://www.iesb.br/ModuloOnline/Atena/arquivos_upload/Neide%20Teresinha%20Malard.pdf)>. Acesso em: 15 de outubro de 2016.

MELO, Thiago Carvalho de. **Cartéis na comercialização de combustíveis e suas repercussões na economia popular e ordem econômica**. Dissertação (Mestrado em Direito). 170f. Ribeirão Preto, SP: UNAERP, 2015. Disponível em: <http://unaerp.br/documentos/1942-thiago-carvalho-de-melo/file>>. Acesso em: 16 de outubro de 2016.

NETTO, Felipe P Braga. **Manual de direito do consumidor: à luz da jurisprudência do STJ**. 10.ed. Rev., amp. e atualizada. São Paulo: Editora JusPodivm, 2015.

RIO GRANDE DO SUL, Tribunal de Justiça do. **Apelação Cível: AC 70045295565 RS**. Julgado em 27/08/2015. Disponível em: <http://tj->





js.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/ 226808441/apelacao-civel-ac-70045295565-rs>. Acesso em: 24 de outubro de 2016.

SANTA CATARINA, Tribunal de Justiça de. [Recurso Criminal: RCCR 91289 SC 2003.009128-9](#). Inteiro Teor. Data de Julgamento: 04/11/2003. Disponível em: <<http://tj-sc.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/5142993/recurso-criminal-rccr-91289-sc-2003009128-9/inteiro-teor-11602470>>. Acesso em: 24 de outubro de 2016.

\_\_\_\_\_, Governo do Estado de: Departamento de Trânsito. **Consulta de Veículos.** Disponível em: <[http://consultas.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/?Istmunicipio=8053&lst\\_ano=2016&lst\\_mes=10&btn\\_enviar](http://consultas.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/?Istmunicipio=8053&lst_ano=2016&lst_mes=10&btn_enviar)>. Acesso em: 04 de novembro de 2016.

SDE, Secretária de Direito Econômico. **A defesa da concorrência no mercado de combustível.** Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=2552>>. Acesso em: 12 de outubro de 2016.

