



Excelentíssimos Representantes do Ministério de Minas e Energia – MME, demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal

**Assunto: CONTRIBUIÇÃO IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO –
QUESTIONÁRIO ABASTECE BRASIL/MME: RESOLUÇÃO CNPE N. 12/2019**

Respostas ao questionário:

1. Do ponto de vista do seu segmento, que cuidados devem ser tomados ou que diretrizes devem ser observadas para a promoção da livre concorrência no setor?

Em meados dos anos 1990 começou a ocorrer a desregulamentação do setor, cujos desdobramentos continuam até os dias de hoje.

A estrutura atual é resultante das possibilidades permitidas pelo arcabouço regulatório existente, combinadas com o legado histórico, práticas adotadas no mercado de combustíveis e a necessária atenção de toda a sociedade em estruturar modelo que procure inibir ao máximo a sonegação de impostos e praticas irregulares que causam prejuízos ao erário e a competição saudável, sem esquecer a garantia do abastecimento nacional num país continental como o nosso.

Neste contexto, o Brasil tem um modelo regulatório que permite multiplicidade de atores no refino, mas que na prática convive com um ator que detém 98% da capacidade de produção local de derivados.

O desenho regulatório atual de nossa cadeia em linhas gerais reflete um mercado aberto, onde há competição dentro de cada elo, mas, por outro lado, estabelece separações funcionais entre os mesmos.

Essa estrutura tem como vantagem garantir clareza do papel e das responsabilidades de cada elo da cadeia, bem como de suas interfaces. Outro ponto essencial nesse desenho regulatório é sua aderência ao modelo tributário que impera atualmente sobre a cadeia de combustíveis, de forma que qualquer alteração deste desenho e papel de cada elo da cadeia implica em adequações no aspecto tributário.

Sob este modelo transcorre o funcionamento do setor, cujos principais pilares são a efetividade e garantia do abastecimento, a qualidade, rastreabilidade, segurança da entrega e inibição ao máximo o comercio irregular de combustíveis. Como contrapartida, porém, da clareza da segmentação podem decorrer limitações para criação de novos modelos de negócio que surgem constantemente em uma economia dinâmica ou captura de possíveis sinergias e

ganhos de escala, razão pela qual devemos estar sempre atentos a potenciais melhorias e evolução contínua e cautelosa da regulação vigente.

Na visão da Ipiranga, o setor hoje carece de mudanças estruturais, capazes de gerar impactos substanciais na eficiência do sistema, no aumento da competitividade e no ganho para todos os agentes da cadeia, incluindo o consumidor final. Acreditamos que estas medidas devem ser tratadas com prioridade por todas as instituições envolvidas, incluindo órgãos reguladores, Governos e agentes econômicos, e podem ser sintetizadas conforme a seguir:

- A. Multiplicidade de oferta no suprimento de derivados de petróleo, o que implica na inclusão de novos atores no refino e garantia da precificação em condições de mercado; portanto, vemos com bons olhos os recentes movimentos do Governo Federal e da Petrobrás sobre desinvestimentos em algumas refinarias, ao tempo que também entendemos ser fundamental à este processo assegurar um ambiente regulatório razoável e estável para atrair investimentos (causam preocupações discussões regulatórias anteriores à venda das refinarias, pois isso pode gerar instabilidade e incertezas, as quais podem atingir o processo de precificação destes ativos por parte de agentes privados);
- B. Simplificação tributária: o sistema tributário brasileiro é um dos mais complexos do mundo e o sistema tributário de combustíveis é um dos mais complexos do Brasil, o que deixa os produtos mais caros ao consumidor e facilita a sonegação que, em um setor de baixas margens, acaba por estimular a concorrência desleal; desta forma, defendemos algumas premissas:
 - tributo monofásico para combustíveis, incidente apenas no produtor/importador, não incidindo nas etapas posteriores da cadeia;
 - um tributo calculado por volume (ad rem), tal como em bebidas, diferentemente do atual modelo sobre o valor de venda (ad valorem), de forma a reduzir a volatilidade e sonegação, e dando maior efetividade à fiscalização;
 - a convergência de alíquotas por regiões/Estados;
 - a exceção do nosso setor em qualquer proposta de tributação por valor agregado ou movimentação financeira (setor de alta movimentação, baixas margens e alto potencial de sonegação – alavancagem margem/tributo);
- C. Combate ao mercado irregular, nele incluindo a sonegação, o devedor contumaz, adulteração, roubo de cargas e outras práticas ilícitas:
 - O mercado de combustíveis é notoriamente conhecido como de alta sonegação de impostos (segundo estudo da FGV de 2017, em 2016 foram 4,8 bilhões de reais com perdas de arrecadação decorrentes de sonegação de impostos apenas em relação aos combustíveis e estima-se que a dívida ativa do setor ultrapassa a marca de 50 bilhões de reais); além de perder os Governos e o povo, perdem também os empresários sérios, pois em um setor de baixas margens, a sonegação de impostos proporciona ao sonegador uma ampla vantagem competitiva;
 - O devedor contumaz continua sendo uma figura comum no país, sendo empresas criadas com propósito de não recolher impostos, que administram dívidas fiscais enormes e impagáveis, repassando parte do ganho aos preços e fomentando a prática da concorrência desleal;

- A adulteração de combustíveis, roubo e receptação (recebimento, transporte e venda de produto roubado), ainda são realidades comuns no mercado de combustíveis, sendo necessário um amplo trabalho de inteligência e coordenação de vários órgãos governamentais (polícia federal, polícias estaduais, receita federal, receitas estaduais, ANP, ABIN etc);
- Acreditamos que a solução para estas questões passa pela criação de um Centro Integrado de Monitoramento de Combustíveis, a ser liderado pelas órgãos públicos competentes (ex. ANP, ANTT, ANTAQ, IBAMA, Receita Federal, COAF, CONFAZ, Polícia Federal e estaduais, Ministérios, etc.) capaz de reunir ferramentas tecnológicas (análise de big data, inteligência artificial etc) aptas a processar uma imensa base de dados já disponível hoje em diversas plataformas (SIMP, SISCOMEX, sistemas de várias agências reguladoras, das receitas federal e estaduais, das polícias federal e estaduais etc). Somente com infração e tecnologia é possível reduzir as práticas irregulares e tornando o mercado mais saudável sob ponto de vista concorrencial e mais benéfico ao consumidor final.

D. Incentivos ao investimento em infraestrutura: a demanda por combustíveis no Brasil irá crescer nos próximos anos e, para isso, é preciso que os investimentos em infraestrutura acompanhem este crescimento, o que por sua vez pressupõe:

- um ambiente de segurança regulatória e jurídica, de forma que o investidor tenha tranquilidade no retorno de longo prazo;
- previsibilidade e celeridade em relação aos processos de permissões e autorizações públicas necessários, tais como o licenciamento ambiental;
- atenção na regulamentação do livre acesso aos ativos, pois isso certamente poderá levar ao adiamento ou desestímulo ao investimento em infraestrutura;

Em paralelo à estas questões estruturais mencionadas acima, e existem atualmente discussões sobre questões menos urgentes e de menor impacto, as quais também foram objeto das Tomadas Públicas de Contribuições lideradas pela ANP e também da recente Resolução CNPE nº 12/2019, tais como a possibilidade de comercialização de outros combustíveis por TRRs, o fim da tutela regulatória do uso da marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos, a possibilidade da comercialização direta do etanol combustível hidratado do produtor com o revendedor varejista e TRR, condições de acesso de terceiros a terminais aquaviários, disponibilidade de informação de comercialização de combustíveis (incluindo preços e volumes), a divulgação do quadro societário do revendedor varejista de combustíveis, definição de novos modelos de negócios e arranjos societários, condições de acesso de terceiros a dutos de transporte e terminais terrestres.

Inicialmente a Ipiranga não se coloca contrária a estas discussões, mesmo porque defende, por princípio, a abertura do mercado e uma maior liberdade entre os agentes como forma de elevar a competitividade, gerar mais eficiência ao sistema e proporcionar maiores ganhos ao consumidor final. Entretanto, acreditamos que algumas destas medidas carecem de requisitos fundamentais para sua efetiva implementação. Como exemplo, a comercialização direta do etanol hidratado do produtor com o revendedor carece do requisito fundamental que é a equalização da questão tributária em nível federal e estadual.

Além disso, todas as questões acima precisam ser analisadas profundamente por meio de Estudos de Impacto Regulatório/Tributário que demonstrem as vantagens e desvantagens de

sua implementação, tendo como foco os principais pilares necessários ao regular funcionamento do setor, que são: a efetividade e garantia do abastecimento, qualidade, rastreabilidade, segurança da entrega e inibição ao máximo o comércio irregular de combustíveis. Entendemos que a abertura do refino no Brasil por si só já irá trazer inúmeras novas questões que irão exigir reflexões e estudos técnicos, tal como a garantia do abastecimento dos diversos produtos ao longo do nosso território em um novo mercado com diversos atores no refino, a regulamentação de estoques ou o incentivo à cabotagem.

2. Quais os benefícios e custos para o consumidor decorrentes das restrições regulatórias à verticalização da cadeia produtiva, incluindo a participação societária, a titularidade dos ativos, entre outros fatores de relação comercial, tais como: a participação da distribuidora nas operações de revenda e a responsabilidade pela requalificação do botijão de GLP? Se possível, indicar números para os benefícios e custos apontados.

Na linha dos pontos colocados no tópico anterior, a Ipiranga, enquanto agente empresarial privado, não se opõe a iniciativas que garantam maior liberdade entre os diversos agentes econômicos na cadeia, apenas entendemos que estes temas não são prioritários no atual momento, dado que o setor deve se preparar para as mudanças e impactos advindos da reestruturação do refino e da logística primária no país.

Adicionalmente, entendemos que qualquer decisão que leve em consideração aspectos relacionados às atuais restrições regulatórias à verticalização devam ser precedidos de robustas análises de cenários e possíveis impactos futuros ao mercado, seus agentes e consumidores. Desconhecemos estudos setoriais robustos que apresentem, com o devido grau de tecnicidade e profundidade, simulações do mercado caso tais barreiras regulatórias à verticalização venham a ser superadas.

Nesta linha, tendo por base o atual cenário regulatório e das mudanças que a abertura do refino a outros agentes irá proporcionar ao mercado, entendemos que este tema deve ser avaliado com total rigor técnico e profundidade, para que eventuais benefícios ou prejuízos à competitividade sejam muito bem dimensionados e quantificados, de forma que, ao final, seja resguardado o interesse do consumidor final.

3. Quais os benefícios e custos para o consumidor decorrentes das restrições regulatórias à venda direta para a revenda varejista e os demais agentes de mercado, tais como: a comercialização direta por produtores/importadores a revendedores/TRR e a obrigatoriedade de que TRR compre apenas de distribuidores? Se possível, indicar números para os benefícios e custos apontados.

Novamente ressaltamos que, na esteira do que foi colocado no primeiro tópico, a Ipiranga não se opõe à iniciativas que busquem uma maior liberdade entre os agentes econômicos, mas entendemos que tais pontos não devam ser priorizados nesse momento.

Especificamente em relação à venda direta do etanol hidratado dos produtores aos revendedores, cumpre apontar alguns riscos:

- A. Risco tributário: em nossa visão, mantido o atual sistema tributário (federal estadual), o dano potencial da instituição da venda direta do etanol é muito alto, pois além de

causar renúncia fiscal em um primeiro momento (até que as legislações sejam adequadas à este tipo de transação), irá potencializar a sonegação e estimular a prática de operações à margem da formalidade, reduzindo a arrecadação dos Estados e da União e tornando o mercado mais hostil por premiar a concorrência desleal, o que por sua vez reverbera em diversas outras frentes, como o desincentivo aos investimentos em infraestrutura ou tecnologia por exemplo. No final, quem perde não é apenas o consumidor, mas o cidadão e o empresário sério, pagador de impostos e agente competidor íntegro neste mercado. A monofasia tributária e a harmonização dos tributos incidentes sobre combustíveis nas esferas Federal e Estadual são fundamentais para que a venda direta do etanol seja implementada;

- B. Riscos ao Programa RenovaBio: considerando que o RenovaBio é um programa que concentra nas distribuidoras suas metas de participação dos biocombustíveis na matriz brasileira, os casos em que ocorrer a venda direta estarão automaticamente fora da cobertura do Programa, uma vez que não envolvem a figura do distribuidor;
- C. Risco de redução da qualidade dos produtos: acreditamos que os processos de controle de qualidade dos combustíveis fornecidos aos postos revendedores serão fragilizados, o que em última instância poderá representar uma perda de qualidade do produto a ser oferecido ao consumidor final;
- D. Risco de conformidade: por fim, também acreditamos que o modelo vigente facilita a fiscalização dos agentes regulados e sua respectiva responsabilização por suas atividades, o que seria mais complexo em um cenário onde a venda direta do etanol seja permitida;

Adicionalmente, é necessário que as obrigações relativas à comercialização de etanol pelos produtores para revendedores sejam idênticas às existentes nas operações entre um distribuidor e um revendedor, de forma a manter o mesmo nível de competição.

Em relação à figura do Transportador Revendedor Retalhista (TRR), importa pontuar sua origem histórica com a necessidade de promover maior capilaridade na entrega do combustível a clientes localizados em regiões remotas, atendendo a uma parcela do mercado que não seria suprida pela malha logística de distribuição existente à época de sua criação (ex. zonas rurais, áreas de mineração etc). Por esta razão, desde muito antes da Lei do Petróleo, quando a regulação do setor decorria das competências dadas pelo Decreto-Lei 395, de 29 de abril de 1938, ao Conselho Nacional do Petróleo, a atividade do TRR possuía uma abrangência restrita e direcionada para comercialização do óleo diesel a consumidores finais que possuíam equipamentos ou instalações que demandavam a entrega do produto em domicílio em localidades que as distribuidoras e postos revendedores não conseguiam atuar.

Desta forma, em relação à figura TRR, entendemos que a extinção das atuais proibições e obrigações impostas à eles podem ser realizadas desde que o TRR se regularize a exercer a atividade de distribuição de combustíveis, obtendo todos os direitos dos distribuidores, mas atendendo às mesmas obrigações e deveres atribuídos pela legislação à distribuição.

4. Qual a sua sugestão de aprimoramento regulatório para a promoção da livre concorrência no setor, a redução de custos de transação ou mitigar outros efeitos negativos sobre o preço dos combustíveis?

A cadeia de combustíveis no Brasil deveria tender para o livre mercado, com estímulo à concorrência, segurança jurídica, neutralidade fiscal e exemplar ética concorrencial.

A seguir, apresentamos os elementos-chave de cada princípio:

A. Livre mercado:

- Economia de mercado como melhor alternativa para consumidores e investidores;
- Precificação de mercado para combustíveis no Brasil, o que tende a seguir a paridade de importação para gasolina e diesel .Tentativas de controle de preços não encontram respaldo na experiência de economias de mercado;
- Petrobras, enquanto empresa dominante, atuando segundo a lógica racional/empresarial: nem favorecida, nem prejudicada pela sua posição, tampouco obtendo vantagens / desvantagens indevidas decorrentes da sua posição dominante.

B. Estímulo à concorrência:

- Competição resulta em eficiência operacional e menor custo de capital, refletindo na precificação ao consumidor final;
- Atuação sobre elos essenciais para adequada competição – regras de acesso a infraestruturas que tendem a ter características de ativos essenciais;
- Transparência de informação e mecanismos para garantia da concorrência;
- Promoção da competição e redução de práticas ilegais;
- Estímulo (por sinalização de preço e estabilidade regulatória) à realização de novos investimentos críticos para a cadeia;
- Repasse de benefícios à sociedade decorrente de maior grau de eficiência e nível de serviços adequados – reduzindo o custo de interinação marginal de produtos.

C. Segurança Jurídica & neutralidade fiscal:

- Segurança jurídica para fazer valer os arranjos comerciais – sendo fundamental para reduzir custo de capital e risco dos investimentos;
- Neutralidade fiscal – investimento e operação que não exijam investimentos e/ou subsídios públicos.

D. Ética concorrencial:

- Cumprimento dos princípios éticos de concorrência no que diz respeito a adulteração e fraude de produtos e preços predatórios;
- Cumprimento da legislação tributária;
- Atuação punitiva tempestiva e com efetividade.

Assim, para o aprimoramento regulatório com vistas à promoção da livre concorrência no setor, a redução de custos de transação e a mitigação de efeitos negativos sobre o preço dos combustíveis, entendemos que as seguintes condicionantes deverão ser consideradas: (i) multiplicidade de oferta no suprimento de derivados (ii) expansão e acesso efetivo à logística

primária (iii) aumento da eficiência setorial (iv) remoção de barreiras regulatórias [adotando mecanismos regulatórios de transição, com avaliação prévia dos riscos e reflexos no mercado] e (v) práticas leais de concorrência.

5. Em que medida o modelo de certificação e a propriedade do botijão de GLP dificulta a sua atuação no mercado, tais como: aumento de custos operacionais e de investimento; e a cobrança inicial pelo uso do botijão (recipiente)? Quais alternativas você sugere para minimizar tais dificuldades?

[Não se aplica à Ipiranga]

6. Existem alternativas comerciais ao material usado para a confecção dos recipientes transportáveis de GLP, com potencial redução de custos operacionais e logísticos?

[Não se aplica à Ipiranga]

7. Quais medidas poderiam ser adotadas para combater as revendas clandestinas de GLP?

[Não se aplica à Ipiranga]

8. Outras alternativas de comercialização de GLP poderiam beneficiar o consumidor, tais como: a comercialização em menores quantidades, a não exclusividade de marca e a não cobrança inicial de botijão (recipiente)?

[Não se aplica à Ipiranga]

9. O acesso a ativos de infraestrutura (terminais, bases e dutos) dificulta sua atuação no mercado? Houve alguma negativa de acesso? Por quê? Caso nunca tenha tentado obter acesso, quais os motivos?

O acesso a ativos de infraestrutura deve ser analisado com cautela e profundidade técnica, pois se utilizado de forma inadequada pode desestimular a realização de novos investimentos, o que é crítico a um país com tamanha carência de infraestrutura como é o caso do Brasil.

Em nossa visão, a questão do acesso a ativos de infraestrutura deve conter as seguintes premissas básicas:

- qualquer acesso a ativos de infraestrutura deve garantir prioridade ao proprietário, bem como seu direito de obter o retorno financeiro sobre o investimento realizado (em um cenário que não seja garantido ao proprietário do ativo, retorno financeiro sobre o investimento realizado, tanto o proprietário, como quaisquer outros agentes econômicos serão totalmente desincentivados a realizar novos investimentos).

- qualquer discussão sobre acesso a ativos de infraestrutura deve se limitar àqueles tidos como “ativos essenciais”. Em nossa visão, alguns requisitos são indispensáveis ao entendimento de um ativo como “essencial”, tais como:
 - Controle do ativo essencial por um monopolista;
 - Incapacidade física ou técnica de se duplicar a infraestrutura essencial;
- uma vez que o ativo seja classificado como essencial, deve-se ainda observar outras condições fundamentais para o seu compartilhamento por meio do acesso a terceiro:
 - Viabilidade técnica em se compartilhar a infraestrutura essencial;
 - Capacidade ociosa da infraestrutura essencial;
- quando da concessão do acesso, não pode haver discriminação em relação aos agentes, respeitando-se de forma isonômica o direito dos interessados;

Atualmente o acesso de terceiros não é válido para dutos de transferência e bases de distribuição, por conta da sua replicabilidade a baixo custo, multiplicidade de concorrentes, capilaridade e propósito de uso e, por isso, entendemos que não há razões para que tais infraestruturas sejam objeto de regulamentação do acesso por terceiro.

Conforme determina a ANP, uma Base de Distribuição possui a função de armazenar, misturar, expedir e comercializar os combustíveis que se destinam aos postos de serviços e clientes consumidores. Sua principal característica é a sua própria infraestrutura (Instalação), cuja propriedade ou posse seja de um ou mais agentes autorizados ao exercício da atividade de distribuição, conforme resolução RANP 42/2001. Por isso, ratificamos nosso entendimento que tais instalações não estão sujeitas as regras de acesso atualmente e nem devem estar no futuro.

Ainda também conforme determina a ANP, um Terminal Portuário possui a função de embarque, desembarque e armazenamento de cargas para seu uso ou para terceiros. Sua principal característica é a Instalação de movimentação de petróleo, seus derivados, gás natural, inclusive liquefeito (GNL), biocombustível e demais produtos regulados pela ANP, quase sempre localizada em área portuária e autorizada a operar pela ANP conforme resolução 53/2015. Neste caso, entendemos que tais instalações estão sujeitas as regras de acesso, desde que observadas as condições de “ativo essencial” pontuadas anteriormente.

10. Quais os ativos de infraestrutura precisam ter acesso aprimorado para importação e movimentação de combustíveis? Quais novas áreas precisam ser desenvolvidas? Qual a sua sugestão para aprimoramento regulatório do acesso à infraestrutura?

Entendemos que as novas áreas que precisam ser aprimoradas e melhoradas são:

- os acessos aos portos (canais de acesso), melhoria no calado e píeres (ou berço de atracação) e acessibilidade aos portos, hoje bem sobrecarregados e com disputas entre cargas diversas (ex. Manaus, Miramar, Vitória, São Sebastião, Santos e Aratu);
- as malhas ferroviárias com alta taxa de ocupação (>80 %) para transporte dos combustíveis do Terminal portuário para o interior do país (ex. Ferrovia EF Carajás e Trecho da Rumo Malha Paulista e Malha Norte);
- a navegabilidade de alguns trechos do Rio Madeira, que em algumas épocas do ano não permite a navegação de balsas de grande capacidade devido a baixa profundidade do rio;

Os aprimoramentos regulatórios que podemos sugerir são:

- Reconhecimento da necessidade do investidor obter retorno financeiro em relação ao ativo de infraestrutura que irá disponibilizar o acesso;
- Possibilidade de acesso apenas aos ativos considerados como “essenciais”, que devem ser definidos como aqueles controlados por monopolistas e incapazes de serem duplicados (física ou tecnicamente);
- Limitação do acesso apenas quando houver inviabilidade técnica em se compartilhar o ativo e inexistência de capacidade ociosa por parte do proprietário;
- Tratamento isonômico dentre os agentes interessados em obter o acesso;
- Regras de acesso em ativos essenciais para empreendimentos em implantação para cessão do espaço ocioso;
- Maior celeridade na análise dos processos de aumento da capacidade de movimentação e armazenamento dos produtos;
- Permissão para operadores portuários para investirem em infraestrutura como berços ou píeres;
- Incentivos financeiros, tais como novas linhas de crédito, para o setor.

11. Deve haver pleno acesso a ativos de infraestrutura (terminais, bases e dutos)? Quais os possíveis entraves para efetivar esse acesso? Quais as possíveis consequências oriundas do pleno acesso?

Entendemos que a expressão “pleno acesso” deve ser revista, posto que acreditamos que deva apenas haver o acesso a ativos de infraestrutura em determinadas situações, observadas as premissas colocadas na resposta ao questionamento n.º9.

Adicionalmente, também acreditamos que os seguintes pontos devem ser considerados na regulamentação do acesso a ativos de infraestrutura:

- Regras claras para diferenciar Base de Distribuição (não sujeita a livre acesso) de Terminal (sujeito ao livre acesso);
- Definição clara dos ativos essenciais e dos ativos não essenciais;
- Regras de transição para proteger a preferência do proprietário e do acionista, respeitadas as condições de mercado e as condições de contratação da empresa que está disponibilizando o acesso;
- Manutenção das regras originais dos editais de licitação dos terminais objeto de arrendamentos passados;
- Isonomia na relação de cessão de espaço (RANP 42/2011) entre Distribuidores e Tradings;
- Conceito de Terminal e Base de Distribuição deve ser o mesmo para a ANTAQ e a ANP;
- Nos casos de acesso a ativos de infraestrutura, a qualidade dos combustíveis deverá ser assegurada;

12. Comente outros pontos que julgar pertinentes sobre possibilidades de aprimoramentos regulatórios no setor de abastecimento de combustíveis. Solicita-se ainda encaminhar estudos nacionais e internacionais ou outras referências bibliográficas para subsidiar o presente trabalho.

Como sugestão de aprimoramento regulatório no setor de abastecimento de combustíveis, novos modelos poderiam ser pensados para adequação da atual tutela regulatória do uso da marca comercial do distribuidor por revendedor varejista de combustíveis automotivos [atualmente vigente, nos termos do art. 25 da Resolução ANP nº 41/2013], sob os princípios garantidos pelo Código de Defesa do Consumidor, de forma a proporcionar a garantia da qualidade e origem dos produtos aos consumidores finais.

A ideia seria a celebração de Convênio entre a ANP e a Secretaria Nacional do Consumidor – SENACON do Ministério da Justiça e Segurança Pública para outorgar poder fiscalizatório do cumprimento das obrigações referentes à garantia de origem e qualidade dos produtos, , aos PROCONs e destinando eventuais autuações [multas] pecuniárias aplicadas ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos – FDD do Ministério da Justiça.

A Lei 9.478 de 1997 [Lei do Petróleo] assim já dispõe em seus diferentes artigos, tal como no art. 1º, III, ao citar a proteção dos interesses do consumidor como objetivo a ser perseguido pelas políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia. O art. 8º da referida Lei ainda é mais incisivo ao dispor a possibilidade de realização, pela ANP, de convênios para a fiscalização de atividades integrantes da indústria do petróleo (“fiscalizar diretamente e de forma concorrente nos termos da Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal as atividades integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, bem como aplicar as sanções administrativas e pecuniárias previstas em lei, regulamento ou contrato”).