

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA****CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA - CADE****Ato de Concentração nº 08012.009110/98-14****Requerentes:** Chevron Product Company, Texaco Refining and Marketing Inc., Fuel and Marine Marketing LCC**Relator:** Conselheiro Mércio Felsky

EMENTA: Ato de Concentração. Aquisição pela Chevron Chemical, de ativos relacionados ao negócio de aditivos VII, pertencentes à Exxon. Hipótese contemplada pelo § 3º do artigo 54 da Lei nº 8.884/94. Aprovação sem restrições.

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, na conformidade dos votos e das notas eletrônicas, acordam os Conselheiros do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, por unanimidade, aprovar o ato de concentração, sem restrições. Participaram do julgamento o Presidente Gesner Oliveira, os Conselheiros Lucia Helena Salgado e Silva, declarando-se impedida, Mércio Felsky, Ruy Santacruz, Marcelo Calliari e João Bosco Leopoldino. Presente o Procurador-Geral Amauri Serralvo. Brasília, 28 de abril de 1999 (data do julgamento).

**RELATÓRIO<sup>1</sup>****1. DO REQUERIMENTO**

Em 23 de novembro de 1998 as empresas CHEVRON PRODUCTS COMPANY doravante “CHEVRON”, empresa constituída de acordo com as leis do Estado da Pensilvânia, Estados Unidos da América, sediada na 575 Market Street, São Francisco, Califórnia, TEXACO REFINING AND MARKETING INC. doravante denominada “TEXACO”, constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware, Estados Unidos da América, com sede na 1111 Bagby Street, Houston, Texas e FUEL AND MARINE MARKETING LCC, doravante “FAMM”, constituída de acordo com as leis do Estado de Delaware,

---

<sup>1</sup> Colaboração de Maria Cecília Martins Lafetá, participante do Programa de Intercâmbio do CADE.

Estados Unidos da América, requereram à Secretaria de Direito Econômico – SDE, do Ministério da Justiça, ouvida a Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, do Ministério da Fazenda, fosse submetido ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, por força do art. 54, § 3º, da Lei nº 8.884/94, a aprovação da operação que constituiu na formação da Joint Venture FAMM pela TEXACO e CHEVRON, com a finalidade de reestruturar os respectivos negócios mundiais de combustíveis e lubrificantes marítimos.

## 2. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

A presente operação diz respeito à formação de uma Joint Venture, a FAMM, entre as empresas TEXACO e CHEVRON, ambas companhias americanas do setor petroquímico, a fim de reunir mundialmente os negócios de combustíveis e lubrificantes marítimos. A Joint Venture compreende atividades mundiais de pesquisa, desenvolvimento, licença de tecnologia, compra, venda, administração de risco, mistura, processamento, transporte e estoque relacionados a lubrificantes marítimos, óleo combustível residual e produtos correlatos, como destilados médios, fluídos de arrefecimento marítimos e carbonos (carbon black).

A submissão do presente ato à apreciação do CADE é dada em razão do faturamento anual<sup>2</sup> das requerentes ser maior a R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), enquadrando-se, assim, ao § 3º da Lei 8.884/94.

Em 1º de novembro de 1998 foi assinado um documento denominado “Instrumento de Constituição da Fuel and Marine Marketing LLC”<sup>3</sup>, que expõe os objetivos da Sociedade, esclarece as responsabilidades, obrigações e contribuições dos acionistas, indica a forma de sua administração, estabelece seu prazo de existência como perpétuo a menos que seja objeto de dissolução e esclarece, em seu parágrafo 6º, que “a Sociedade teve início na data de entrada em vigor do ‘Certificado’”. O “Certificado”, de acordo com esse contrato, é o registro da Joint Venture FAMM na Secretaria de Estado do Estado de Dela-

---

<sup>2</sup> Faturamento anual da Chevron: no Brasil US\$ 73 milhões, no Mercosul US\$ 160 milhões, no mundo US\$ 40,6 bilhões e da Texaco: no Brasil US\$ 3.813 milhões (referente à Texaco Brasil S/A), no Mercosul US\$ 5.299 milhões, no mundo US\$ 46 bilhões.

<sup>3</sup> Documento não autêntico acostado às fls. 150 a 154 e tradução juramentada às fls. 195 a 198

ware – Estados Unidos da América, datado de 26 de maio de 1998 e que apenas foi protocolado<sup>4</sup> neste Conselho após solicitação feita por este relator.

Também em 1º de novembro de 1998 foi assinado o “Contrato Principal de Constituição”<sup>5</sup>, que expõe os termos e as condições segundo os quais as partes e suas coligadas deverão firmar e entregar os documentos e contratos da Joint Venture e consumir suas operações. As partes acordaram, na cláusula 5.2 (b), em não ter participação acionária em concorrentes da Joint Venture. O contrato principal faz menção a um “Contrato de Sigilo” firmado entre as partes em 6 de novembro de 1996, alterado de tempos em tempos, e que vigorou durante toda a negociação, sendo rescindido apenas na “Data de Fechamento”<sup>6</sup> da operação para ser substituído por um novo contrato denominado “Contrato de Sigilo da Joint Venture”. O “Contrato de Sigilo” e suas alterações apenas foram protocolados<sup>7</sup> após solicitação feita por este relator. Nele, as partes concordam em trocar “informações que não sejam de conhecimento público, confidenciais ou de natureza exclusiva (...) com a finalidade de avaliar a Possível Transação”. Esclarecem, ainda que esse Contrato de Sigilo não obriga à efetivação da operação.

Em 14 de setembro de 1998, as contratantes aditaram aquele acordo de sigilo para permitir a troca de informações “altamente confidenciais de estabelecimento de preços e de produtos”, chamados de “Dados Confidenciais dos Clientes”.

O valor da presente operação é de aproximadamente US\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de dólares americanos) e é justificada pelas requerentes com o argumento de que, com sua concretização, não haverá mudança significativa no mercado brasileiro. Salientam que “o negócio é pró-competitivo uma vez que proporcionará economia de escala, redução de custos e possibili-

---

<sup>4</sup> Documento acostado às fls 376 a 395, em 25 de outubro de 1999 e tradução, às fls 401 a 435, em 11 de novembro de 1999.

<sup>5</sup> Documento não autêntico acostado às fls. 33 a 149 e tradução juramentada às fls. 199 a 319.

<sup>6</sup> Para efeitos daquele contrato, entende-se como “data de Fechamento” o terceiro dia útil após a data em que todas as condições às obrigações de todas as partes nos termos daquele instrumento tiverem sido satisfeitas, a menos que renunciadas pela parte competente, ou a data posterior que for avençada por escrito pelas partes, mas em nenhuma hipótese posterior a 1º de janeiro de 1999.

<sup>7</sup> Documento acostado às fls 376 a 395, em 25 de outubro de 1999 e tradução, às fls 401 a 435, em 11 de novembro de 1999.

tará às partes competir com mais eficiência com as maiores companhia que operam mundialmente.” As partes identificaram US\$ 31.000.000,00 (trinta e um milhões de dólares americanos) em economia bruta anual devido à joint venture.

### 3. IDENTIFICAÇÃO DAS REQUERENTES

A) A CHEVRON é um grupo internacional que atua na exploração, produção, transporte, refino e venda de petróleo, gás, carvão e outros negócios relacionados. “Sua subsidiária no Brasil é a Companhia Chevron do Brasil Ltda., que produz e comercializa os chamados detergent inhibitors additives – D.I., utilizados na produção de óleos lubrificantes para veículos de motor a combustão. A empresa também produz e comercializa, sob licença da Rohmax, os chamados viscosity index improver additive – V.I.I., utilizados na produção de óleos lubrificantes. Ademais, CHEVRON comercializa uma pequena quantidade de lubrificantes marítimos fornecidos pela Petrobrás Distribuidora S/A.”

Recentemente o CADE aprovou a operação<sup>8</sup> em que a CHEVRON adquiriu os ativos relacionados ao negócio de aditivos V.I.I., que aumentam a viscosidade de lubrificantes, pertencentes à EXXON e outras companhias do mesmo grupo econômico.

Outras empresas do grupo no Brasil: CHEVRON OVERSEAS PETROLIUM BRASIL LTDA, POLIBUTENOS S/A INDÚSTRIAS QUÍMICAS. No Mercosul: CHEVRON INTERNATIONAL LIMITED.

B) A TEXACO é também um grupo internacional que, através de suas subsidiárias, atua mundialmente no desenvolvimento, produção e venda de petróleo, gás e outras atividades correlatas. No Brasil, produz e comercializa combustíveis, óleos lubrificantes, graxas, anticongelantes e fluídos de arrefecimento, fluídos e produtos não lubrificantes, por suas subsidiárias Texaco Brasil S/A<sup>9</sup>, S/A de Óleo Galena – SIGNAL e Química Industrial Fides S/A.

Outras empresas do grupo no Brasil: NORDESTE ENERGIA PARTICIPAÇÕES S/A, NORDESTE ENERGIA S/A. No Mercosul: TEXACO PETRO-

---

<sup>8</sup> Ato de Concentração nº 08012.008109/98-08, relatado pelo i. Conselheiro João Bosco Leopoldino, julgado em 28/04/99 e aprovado sem restrições.

<sup>9</sup> Ocupa atualmente a 39ª posição no *ranking* das 1000 maiores empresas da América Latina feito pela Gazeta Mercantil e publicado em setembro de 1999.

LERA ARGENTINA S/A, TEXACO PARAGUAY S/A, TEXACO PARAGUAY DERIVADOS DE PETRÓLEO S/A, TEXACO BOLÍVIA INC, TEXACO URUGUAY S/A, TEXACO CHILE S.A.C.

C) A FAMM é a Joint Venture constituída pelas requerentes com a finalidade de reduzir os custos unitários e permitir uma competição mais eficiente com as grandes companhias em funcionamento no mundo. 69% de seu capital social pertence à TEXACO e suas subsidiárias enquanto 31% das quotas são pertencentes à CHEVRON e subsidiárias.

#### 4. CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO RELEVANTE

De acordo com as informações prestadas pelas requerentes, a operação sob análise envolve concentração horizontal no mercado mundial de (i) óleos combustíveis residuais e (ii) lubrificantes marítimos, fabricados pelas subsidiárias de ambos os grupos.

“Os óleos combustíveis residuais compreendem combustíveis marítimos e industriais, sendo que a Joint Venture atuará principalmente no mercado de combustíveis marítimos. Utilizados nos motores de navios, são óleos pesados residuais, que ‘sobram’ no final do processo de refinação, após a extração dos combustíveis mais puros e de maior valor (como o petróleo, diesel e a parafina), no processo de refinação do óleo cru.” São combustíveis de baixa qualidade e são usados apenas em motores de navios especificamente projetados para tal.

O combustível marítimo é uma commodity e suas especificações são iguais em todo o mundo. É um produto obtido a partir de um óleo cru, ao qual é adicionado mais ou menos óleo diesel, de acordo com o grau de viscosidade a que se pretende alcançar.

Os lubrificantes marítimos também são usados em motores de navios. Devido às características e desempenhos específicos exigidos diferem de outros lubrificantes, como os para motores de carros, por exemplo. São produtos que devem suportar duas mil horas de uso, alta pressão de combustão e temperaturas superiores a 260° C.

Deve-se ressaltar que os motores de navio têm, eventualmente, utilização terrestre, como na geração de energia elétrica em pequena escala, por exemplo, e também fazem uso dos combustíveis marítimos.

Os dois produtos são fornecidos de forma bastante diferenciada aos navios. Enquanto os óleos combustíveis marítimos podem ser adquiridos em qualquer porto na rota da embarcação, que de modo geral opera em rota regular, e há facilidade de se escolher os portos em que acontecerá o abastecimento, os clientes podem avaliar preços, qualidade, quantidade e tempo, para determinar e programar seus abastecimentos naqueles portos em que se encontram os fornecedores que oferecem as melhores condições. Já os lubrificantes marítimos são adquiridos através de um contrato onde a empresa contratada se obriga a fornecer o produto suficiente ao suprimento do navio durante o tempo em que vigorar o contrato e onde quer que se encontre a embarcação.

Considerando-se que as requerentes são empresas multinacionais e que produzem mundialmente óleos combustíveis marítimos e lubrificantes marítimos, e ainda, que não existem substitutos para esses produtos, poder-se-ia considerar a existência do mercado relevante mundial de ambos os produtos. Porém, devemos também relevar que as duas empresas ocupam baixa fatia nesse mercado mundial, motivo pelo qual torna-se dispensável um aprofundamento da análise sobre a esfera global da operação.

### **PARTICIPAÇÃO NO MERCADO MUNDIAL**

Lubrificantes marítimos / Participação em %		Óleos combustíveis marítimos / Participação em %	
Texaco	6,9	Texaco	3,1
Chevron	4,7	Chevron - distribuição	1,3
Shell	22,5	BP	5,4
Mobil	17,5	Shell	9,4
Castrol	12,5	Exxon	3,8
BP	12,5	Mobil	1,4
Exxon	12,5	Trans-Tec	1,9
Elf	7,5	Chemoil	2,0
Outros	3,4	Outros	71,7
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

A SEAE, em seu parecer, configura os seguintes mercados relevantes: (i) fabricação de lubrificantes marítimos no Brasil, (ii) distribuição de lubrificantes marítimos no Brasil e (iii) distribuição de óleos combustíveis marítimos no Brasil. Justifica sua análise levando em consideração os navios que atuam apenas na navegação de cabotagem interna e que contam somente com os ofertantes nacionais, distintamente das empresas de navegação que têm rotas

internacionais, que podem escolher entre vários fornecedores mundiais. Essa secretaria exclui da análise do mercado relevante a fabricação brasileira de óleos combustíveis, já que apenas a Petrobrás exerce essa atividade.

Não existem substitutos para os óleos combustíveis e lubrificantes marítimos. Porém, são vários os fabricantes e distribuidores desses produtos atuando no mundo. A entrada de novos concorrentes no mercado brasileiro não é algo muito difícil, uma vez que são empresas multinacionais fortes e sólidas e que necessitam apenas organizar o fornecimento e distribuição.

Não há sobreposição nos mercados brasileiros de fabricação de lubrificantes e óleos combustíveis marítimos, já que apenas a Texaco atua nesses segmentos. A distribuição de lubrificante marítimos no Brasil, com a operação, acarretará uma concentração horizontal.

Não houve manifestação, por parte de nenhum concorrente, cliente ou fornecedor, contrária à operação. Em suma, as empresas consultadas acreditam que há várias opções de fornecedores e uma eventual troca, caso necessário, poderia dar-se a qualquer momento, que a formação da Joint Venture não trará impactos significativos, ou não fizeram nenhuma objeção.

## 5. DOS PARECERES

- a) A SEAE, em seu parecer<sup>10</sup>, diz que “a operação em análise é passível de aprovação apesar de elevar a concentração no mercado brasileiro de comercialização de lubrificantes marítimos e apesar de ensejar uma integração vertical entre a Chevron (vendedora de aditivos para lubrificantes marítimos, potencial compradora de óleo base e potencial distribuidora dos lubrificantes marítimos fornecidos pela Texaco) e a Texaco (compradora de aditivos, potencial produtora/importadora de óleo base e potencial fornecedora de lubrificantes marítimos a serem distribuídos pela Chevron). Isso porque alguns fatores contribuem para garantir satisfatório nível de contestabilidade nos mercados envolvidos, senão vejamos: (1) a concentração horizontal no mercado brasileiro de distribuição de lubrificantes marítimos que resulta da operação é muito pequena, sendo que a Chevron não fabrica esse produto, apenas o comercializa após comprá-lo da Petrobrás Distribuidora S/A, (2) existe a efetiva possibilidade de se trocar de distribuidor (pois há vários) no mercado brasileiro de distribuição de lubrificantes marítimos, (3) para o caso do óleo base – supon-

---

<sup>10</sup> Parecer nº 89/99, acostado às fls. 350/360 dos autos, de lavra dos Srs. Adalberto Baka, Maurício Estellita Lins Costa e Ricardo Romano.

do-se a efetivação da flexibilização do monopólio estatal – haverá outros fornecedores além da Texaco no mercado nacional, (4) a importação de lubrificantes e aditivos para lubrificantes marítimos é possível, com tarifas alfandegárias não elevadas, (5) em breve será possível a qualquer empresa importar tanto óleos combustíveis marítimos quanto óleo base, bastando autorização da ANP. Assim sendo, recomenda-se a aprovação da operação.”

- b) A SDE<sup>11</sup>, após considerar tempestiva a apresentação do presente ato, adota o entendimento expresso no parecer da SEAE e sugere a aprovação do Ato sob análise Diz que a concentração horizontal verificada com relação à distribuição de lubrificantes marítimos no Brasil é “irrelevante para produzir impactos negativos”, assim como a integração vertical ocorrida com a distribuição de óleos combustíveis marítimos, uma vez que há oferta variada de fornecedores e possível substituíbilidade do mesmo.
- c) A Procuradoria do CADE<sup>12</sup> acompanha os pareceres técnicos da SEAE e SDE, no sentido de aprovar, sem restrições, o presente Ato de Concentração, uma vez que “não traduz danos ou limitações ao ambiente concorrencial” e considera tempestiva a submissão ao CADE da operação ora analisada.

É o relatório.

## VOTO

### 1. DA TEMPESTIVIDADE

A operação que analisamos no presente momento foi apresentada à SDE em 23 de novembro de 1998, conforme consta do carimbo de protocolo daquela Secretaria. Para a contagem do prazo legal de submissão do ato de concentração, as requerentes consideraram o “Instrumento de Constituição da Fuel and Marine Marketing LLC”, datado de 1º de novembro de 1998, como o primeiro documento vinculativo. Vimos, porém, que a efetiva constituição e registro da Joint Venture ocorreu em 26 de maio de 1998, após as partes autorizarem troca de informações confidenciais, em um acordo de sigilo datado de 06 de novembro de 1996, que as levaram a querer concretizar o negócio.

---

<sup>11</sup> Às fls. 364/365. Parecer de lavra das Sras. Adriana Fernandes S. Ferraz de Azevedo e Martha Roriz.

<sup>12</sup> Parecer nº 331/99 de lavra do Procurador Jorge H. P. Menezes.

Na minha forma de ver, o “Contrato de Sigilo” teve o condão de vincular as partes e alterar, restringir ou até mesmo amenizar as relações concorrenciais entre elas. As requerentes concorriam no mercado brasileiro de lubrificantes marítimos e não acho razoável imaginar que, após esse acordo, as duas empresas mantivessem o mesmo empenho a fim de ganhar uma parcela do market share ou até mesmo os clientes de sua opositora. É muito provável que esses esforços tenham sido substancialmente reduzidos, assim como eventuais investimentos na área, acarretando, por conseguinte, reflexos no mercado.

Considero, ante o exposto, o “Contrato de Sigilo” de 06 de novembro de 1996 o momento econômico relevante à apuração da intempestividade na apresentação do ato em comento.

Entretanto, admito que este entendimento ora explicitado pode não ser majoritário neste Conselho, motivo que me leva a esclarecer que a operação seria intempestiva mesmo que não fosse considerado o acordo de sigilo como vinculativo. Está nos autos, às fls 406/407, ainda que acostado somente após minha solicitação expressa, o documento do registro da FAMM. A Joint Venture foi formada, concretizada e registrada em 26 de maio de 1998, 181 dias antes da apresentação a este órgão, cabendo ao documento denominado “Instrumento de Constituição da Fuel and Marine Marketing LLC” apenas ajustar os termos de operação da nova empresa.

Pelas razões acima, pela discricionariedade conferida pelo artigo 54, §5º da Lei 8.884/94, pelo poder econômico das requerentes e pelo lapso temporal, condeno-as solidariamente ao pagamento de multa no valor de 180.000 (cento e vinte mil) UFIRs, a ser cobrada conforme disposto na Resolução/CADE nº 9, de 13.08.97.

## 2. DO MÉRITO

Acolho a caracterização dos mercados relevantes definidos pela SE-AE.

Não identifico causas para se opor ao ato. A concentração horizontal verificada, apenas no mercado de lubrificantes marítimos, não representa riscos à livre concorrência ou à ordem econômica. Os dois produtos relevantes desta operação podem ser facilmente buscados em outras fontes caso haja

aumento arbitrário nos preços ou queda na qualidade. Embora não existam substitutos, são vários os concorrentes atuando no mundo e sua entrada no mercado brasileiro, conforme exposto no relatório, é relativamente simples.

São estes os motivos que me levam a crer que a operação deve ser conhecida e, no mérito, aprovada sem restrições.

É meu voto.

Brasília, 24 de novembro de 1999

Mércio Felsky

Conselheiro-Relator