



ANEXO

FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020 - DE 14/08/2020 a 13/10/2020

NOME: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input checked="" type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre proposta de regulamentação associada ao acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Art.1º, caput	Art. 1º Fica regulamentado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante remuneração adequada ao titular das instalações, desde que os mesmos sejam indispensáveis para a movimentação daqueles Produtos, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário.	ALTERAÇÃO DO TEXTO: É necessária a alteração no texto para resgatar a “excepcionalidade” do §1ª, art. 1 da PANP 251/2000, para o caput do art. 1º da Minuta. O acesso deve ser concedido de forma excepcional, quando for indispensável o acesso, não podendo ser compreendido como regra geral. No mesmo sentido estão a Lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos), os art. 44 do Decretos n.º 8.033/2014, e principalmente no que tange a regulamentação da contida Resolução ANTAQ n.º 3.707/2014 (pendente de AP). O objetivo da regulamentação de acesso é promover o livre mercado, a livre concorrência, sem que persistam barreiras e restrições discriminatórias. Contudo, os acessos às estruturas precisam estar acompanhados da essencialidade e indispensabilidade da demanda por terceiros, justamente porque a utilização é concedida de forma excepcional, e não pode ser considerada como regra geral.

<p>Art.1º, §2º</p>	<p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I – as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações de transferência entre embarcações não atracadas, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis;</p> <p>IV - os terminais de GNL; e</p> <p>V - os terminais aquaviários multipropósito.</p>	<p>INCLUSÃO DE INCISO: É necessária a exclusão dos efeitos da norma sobre o “terminal aquaviário multipropósito”, com a criação de um novo inciso, bem como a criar a sua definição do art. 2º, XXXIII da minuta:</p> <p>“XXXIII - terminais aquaviários multipropósito: instalação portuária, explorada mediante autorização da ANP, do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, caracterizado como terminal arrendado, retroportuário ou de uso privado, especializada na movimentação e armazenagem de produtos diversos, que possui tancagem para armazenamento e interligação a equipamentos que possibilitam o carregamento e descarregamento de navios e barcas por meio de dutos portuários, mangotes e braços de carregamento, tais como píeres de atracação ou cais acostável, monobóias, quadros de boias e outros e que prestem serviços a diversos clientes, sem exclusividade e sem cargas próprias”.</p> <p>A própria ANP admite na NT11/2019-SIM/ANP os “terminais aquaviários multipropósito”, precisam ser diferenciados das empresas pertencentes a grupos econômicos, justamente por se dedicam a à atividade de operação logística de terminal:</p> <p>“Cabe ressaltar que, na realidade, muitas empresas que operam os terminais multipropósito, que não movimentam somente combustíveis, não pertencem a grupos econômicos que fazem parte da cadeia, a montante ou a jusante do terminal. Assim, nesses casos, ao menos em tese, haveria menor risco à não regulação pela ANP, pois tais grupos teriam menor interesse em esconder a capacidade ou em negar acesso por motivação anticoncorrencial, porque se dedicariam exclusivamente à atividade de operação logística de terminal.</p> <p>Por essa razão, com relação à norma de acesso, o ideal seria pensar em mecanismos para diferenciar, no</p>
---------------------------	---	---

		<p>regulamento, as instalações operadas por empresas que somente se dedicam à operação logística de terminais, que operam com outros produtos, e não fazem parte de grupos econômicos da indústria do petróleo e dos biocombustíveis, isto é, de dispensar a regulação do acesso obrigatório nessas situações. Nosso entendimento é que, para fazê-lo, seria necessária alteração da Lei do Petróleo". (NT/ANP/SIM 2019, p. 27).</p> <p>A Nota Técnica está sendo utilizada pela ANP como Análise de Impacto Regulatório para a minuta sugerida, e é clara ao determinar que os terminais aquaviários multipropósito precisam ser diferenciados das empresas pertencentes a grupos econômicos.</p> <p>Desta forma, considerando o art. 5º da Lei n.º 1.3874/2019, deve a ANP realizar a inclusão do conceito e exclusão da aplicação das regras de acesso a terceiros aos terminais aquaviários multipropósito.</p>
<p>Art.2º, I, II, VII e VIII.</p>	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I – capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a movimentar para o carregador;</p> <p>II – capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação e o somatório da capacidade de movimentação contratada;</p> <p>III – capacidade de movimentação ociosa: diferença entre o somatório da capacidade de movimentação contratada e o volume mensal de produtos efetivamente programado para movimentação; VII – capacidade estática ociosa: diferença a capacidade estática contratada e o somatório do volume mensal de armazenagem de produtos efetivamente programado pelos</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE INCISOS:</u> A palavra “obrigação” utilizada como definição na capacidade da movimentação contratada pelo Terminal pode ocasionar inexactidão operacional, pois o volume mensal poderá ser contratado e não movimentado por solicitação do carregador.</p> <p>Igualmente, é importante alertar que a capacidade de movimentação do terminal não pode ser parâmetro para o cálculo de ociosidade do terminal para fins de solicitação de acesso por terceiros. Note-se que as definições contidas nos incisos I, II, III e IV utilizam o parâmetro “movimentação” para o cálculo de ociosidade e, por sua vez, obter o volume disponível para terceiros.</p> <p>É preciso ressaltar que movimentação é dada pela logística externa ao terminal, que depende da necessidade de</p>

	<p>carregadores;</p> <p>VII – capacidade estática ociosa: diferença a capacidade estática contratada e o somatório do volume mensal de armazenagem de produtos efetivamente programado pelos carregadores;</p> <p>VIII – capacidade operacional de movimentação: máximo volume operacional que o operador pode movimentar, para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505, consideradas as condições operacionais vigentes;</p>	<p>deslocamento do produto até o ponto de consumo, o que não está sendo considerado na norma. Como exemplo, pode-se considerar o produto importado e armazenado no terminal, o qual, em determinado momento, não tenha ideias condições para comercialização e por sua vez a movimentação tempo esperado, dependendo totalmente de condições do mercado interno (preço, demanda, logística etc.).</p>
Art.2º, IX	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>XI - Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST): documento com versão controlada e integrante do contrato de serviço do terminal, contendo o conjunto de informações, regras e regulamentos para a prestação de serviços pelo terminal aquaviário, inclusive para responder as solicitações de acesso;</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> As Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST) devem ser considerados com o instrumento geral com as diretrizes e condições de acesso, não simplesmente como parte integrante do contrato de prestação de serviços. Por meio de CGST o carregador e o operador, assim como os terceiros interessados, podem se valer de regras claras para todos, não sendo necessário que ANP regulamente cláusulas contratuais, operacionais e programação, como ser vê no decorrer do texto da minuta.</p>
Art.2º, XIV	<p>XIV - disponibilidade: informações sobre capacidade estática disponível, considerando-se a conjugação das ocupações dos sistemas de atracação e dos sistemas de armazenagem, de carga e de descarga, de recebimento e de expedição de produtos, em o atendimento a contratos, que deverão ser registradas nas programações;</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> As alterações no texto buscam deixar claro que o conceito de capacidade estática disponível é equivalente à capacidade estática não contratada. A definição deve sempre levar em consideração a existência de contratos vigentes, de modo a não confundir que a capacidade estática disponível é a capacidade estática não contratada.</p>
Art.2º, XX	<p>XX - operador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, autorizada pela ANP a operar o terminal e a prestar os serviços de movimentação de produtos no terminal, com exceção ao operador de terminais aquaviários multipropósito, não abrangido pela presente definição.</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> O terminal aquaviário multipropósito não se enquadra na definição de operador, justamente por não prestar serviços de movimentação de granéis. A movimentação é meio para o serviço de armazenagem, não podendo as modalidades serem confundidas.</p>

<p>Art.2º, XXX</p>	<p>XXX - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que formalmente solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de seus produtos no de terminal aquaviário, mediante contratação de serviços de movimentação e armazenagem;</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> As alterações buscam deixar claro o conceito, no sentido de que o terceiro interessado não poderá operar o terminal e se submeterá ao que foi convencionado nas regras contratuais. A redação da própria PANP 251/2000 deixava claro que o acesso ocorrerá mediante contrato de prestação de serviços entre operador e o terceiro interessado.</p>
<p>Art.2º, XXXIII</p>	<p>XXXIII - terminais aquaviários multipropósito: instalação portuária, explorada mediante autorização da ANP, do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, caracterizado como terminal arrendado, retroportuário ou de uso privado, especializada na movimentação armazenagem de produtos diversos, que possui tancagem para armazenamento e interligação a equipamentos que possibilitam o carregamento e descarregamento de navios e barcas por meio de dutos portuários, mangotes e braços de carregamento, tais como píeres de atracação ou cais acostável, monobóias, quadros de boias e outros e que prestem serviços a diversos clientes, sem exclusividade e sem cargas próprias;</p>	<p><u>INCLUSÃO DE INCISO:</u> foi incluso o conceito de “terminal aquaviário multipropósito”, de forma a melhor representar os terminais que realizam os serviços de armazenagem, <i>que não movimentam somente combustíveis, não pertencem a grupos econômicos que fazem parte da cadeia, a montante ou a jusante do terminal.</i></p> <p>Tratam-se das <i>instalações operadas por empresas que somente se dedicam à operação logística de terminais, que operam com outros produtos, e não fazem parte de grupos econômicos da indústria do petróleo e dos biocombustíveis, isto é, de dispensar a regulação do acesso obrigatório nessas situações.</i></p>
<p>Art.2º, XXXIV</p>	<p>XXXIV - termos de acesso: documento que contém informações suficientes para a contratação dos serviços padronizados do terminal.</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> Foi realocado o inciso XXXIII (termos de acesso), para o inciso XXXIV, com objetivo de recepcionar a definição de “terminais aquaviários multipropósito” no inciso XXXIII, respeitando a ordem alfabética dos dispositivos.</p>
<p>Art.3º</p>	<p>II - DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO</p> <p>Art. 3º O operador deve permitir o acesso não discriminatório e o uso do terminal aos interessados, em caráter excepcional, mediante contratação de serviços remuneração adequada e observadas as normas desta Resolução.</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> A excepcionalidade do acesso deve estar clara na minuta, e em sintonia com a contido no art. 13 da Lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos), o art. 44 do Decreto n.º 8.033/2014, e principalmente no que tange a regulamentação da contida Resolução ANTAQ n.º 3.707/2014. Deve também ser suprimido o conceito de remuneração adequada para contratação, já que o preço do serviço de armazenagem é livre</p>

		e respeita as regras do mercado.
Art.3º, §1º	§1º O acesso não discriminatório de que trata esta Resolução não se confunde com a utilização em caráter excepcional de instalações portuárias arrendadas ou exploradas por concessionária, definida no art. 7º da Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013.	<p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO: Por mais que a minuta busque ressalvar que “acesso não discriminatório” não pode ser confundido com a “acesso excepcional, o acesso às estruturas de armazenamento do terminal precisa estar acompanhado da essencialidade e indispensabilidade da demanda por terceiros, justamente porque a utilização é concedida de forma excepcional, e não pode ser considerada como regra geral.</p> <p>O texto normativo deve permitir a interpretação sistemática dos regulamentos, pressupondo que o ordenamento é um todo unitário, sem incompatibilidades, com sua aplicação coerente com todo o conjunto normativo. Se configura como equívoco alterar o caráter excepcional/emergencial do acesso a terceiros por alteração literal da norma., para imposição de acesso como a regra geral. É importante lembrar que a excepcionalidade do acesso deve estar clara na minuta, e em sintonia com a contido no art. 13 da Lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos), o art. 44 do Decreto n.º 8.033/2014, e principalmente no que tange a regulamentação da contida Resolução ANTAQ n.º 3.707/2014.</p> <p>No mesmo sentido, deve ainda a norma levar em consideração as diferenças entre as instalações e operadores, assim como os parâmetros de prestação de serviço contidos nos contratos de concessão, arrendamento e adesão.</p>
Art.3º, §2º	§2º É vedado ao operador demonstrar preferência ou diferenciação injustificada no atendimento de pedidos de terceiros interessados, com relação a qualquer carregador, inclusive ao carregador proprietário.	<p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO: O dispositivo fere a liberdade de contratar do terminal e usuários. Em um ambiente concorrencial a oferta e demanda pelos serviços de armazenagem se regulam pelo livre mercado, tendo a vedação proposta efeito inverso ao pretendido pela norma.</p>

<p>Art.3º, §3º</p>	<p>§3º O uso da tancagem do terminal inclui os sistemas de carga e descarga, os dutos portuários integrantes do terminal, os sistemas de armazenagem de produtos e demais sistemas complementares do terminal, desde que esses sejam indispensáveis para a movimentação de produtos, e obedecem às regras convencionadas nos contratos de utilização e armazenagem.</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> O terminal deve ter em plenitude a gestão e administração de seus ativos, sendo as regras estabelecidas no contrato com os usuários o instrumento que regula o acesso a tancagem e as estruturas do terminal.</p> <p>Pedido de acesso parcial, por exemplo, visando ao uso apenas de ativos específicos do terminal, pode acarretar em disrupção à operação e conseqüente deterioração do nível de serviço para os usuários.</p>
<p>Art.3º, §5º</p>	<p>§5º O operador deve atender às solicitações de acesso por ordem de chegada.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO:</u> É importante frisar a existência de vários fatores que impossibilitam a eleição da ordem cronológica como primeiro critério para as contratações de armazenagem, sendo a engessamento do fator “ordem de chegada” em regulamento da ANP, irresponsavelmente nocivo a liberdade de contratar dos terminais. Não é viável ao Terminal o controle da “ordem de chegada” e o custo regulatório para própria ANP em monitorar esse critério para acesso, além de comprometer a dinâmica do mercado e exposição dos operadores portuários ao acesso para empresas que não detenham os demais requisitos (exp. restrição crédito, comportamento antiéticos, background comercial e técnico, contrapartida comercial etc.)</p> <p>Não deve a ANP interferir na relação privada entre operador e terceiro interessado, pelo contrário, o objetivo da regulamentação de acesso é promover o livre mercado, a livre concorrência, sem que persistam barreiras e restrições discriminatórias.</p>
<p>Art.4º</p>	<p>Art. 4º O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, todas as negativas de acesso emitidas, em até seis dias úteis, contados da data limite.</p> <p>NOVA REDAÇÃO*</p>	<p><u>EXCLUSÃO/INCLUSÃO DE ARTIGO:</u> O texto propõe envio de documentos e implementação de baseadas em controle burocrático da atividade. O envio frequente de informações a cada negativa poderá gerar graves dificuldades de gestão dessas informações para os operadores de terminais, sendo totalmente incompatível com as práticas comerciais do</p>

	<p>Art. 4 Na hipótese de existência, a contestação por parte do terceiro interessado deve ser encaminhada para a ANP, juntamente com a justificativa negativa de acesso correspondente.</p>	<p>mercado, que precisam ser ágeis e dinâmicas.</p> <p>A imposição de burocracia para o setor ajuda a tornar o país ainda menos competitivo perante os mercados internacionais. Cabe a ANP avaliar se há irregularidade nas negativas de solicitação acesso quando provocada pelos terceiros interessados.</p>
<p>Art.4º, §1º</p>	<p>§1º O operador deve prover, em seu sítio eletrônico, um formulário para que os terceiros interessados registrem suas contestações quanto às negativas de acesso.</p> <p>§1º A ANP devera prover, em seu sítio eletrônico, um formulário para que os terceiros interessados registrem suas contestações quanto às negativas de acesso. (NOVA REDAÇÃO)</p>	<p><u>EXCLUSÃO/INCLUSÃO DE ARTIGO:</u> A implantação de formulários é incompatível com as práticas de mercado. A maioria das solicitações de acesso são realizadas por meio de comunicação mais expressos (telefone e mensagens instantâneas). Impor a utilização de formulários ao mercado vai criar uma inédita barreira de burocracia para os pedidos de armazenamento, gerando custo com a gestão das informações. A burocracia estorva a atividade de transporte e ajuda a tornar o país ainda menos competitivo perante os mercados internacionais.</p>
<p>Art.4º, §2º</p>	<p>§2º Na hipótese de existência, a contestação por parte do terceiro interessado deve ser encaminhada para a ANP, juntamente com a negativa de acesso correspondente.</p> <p>§ 2º Todas as negativas de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo operador, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento. (NOVA REDAÇÃO)</p>	<p><u>EXCLUSÃO/INCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Não são necessários formulários de contestação para cada negativa. As comunicações do mercado são ágeis e dinâmicas. Se algum carregador que sentir prejudicado pela negativa de acesso, a sua demanda deve ser encaminhada para SIM/ANP para averiguação. A superintendência pode notificar o Operador de terminal para prestar informações, e se constatada irregularidade, poderá lavrar auto de infração e puni-lo nos termos da Lei n. ° 9.847/1999.</p>
<p>Art.4º, §3º</p>	<p>§3º Todas as negativas de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo operador, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento operador terminal, sem que haja preferência ou diferenciação injustificada no atendimento de pedidos de terceiros</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> O texto foi absorvido pela proposta de nova redação constante no Art.4º, §2º.</p>

	interessados.	
Art.4º, §4º	<p>§4º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia se acompanhada de manifestação favorável da ANP.</p> <p>§ 3º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis ou risco ao investimento do Operador será aceita pela ANP dentro prazo 72 horas, sendo o silêncio após esse prazo, configurada aceitação tácita pela agência. (NOVA REDAÇÃO)</p>	<p>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: O terminal fará comunicação a ANP para avaliação da justificativa, considerando com ênfase na garantia do abastecimento nacional de combustíveis, para se manifestar sobre ao justificativa o aceitar tacitamente no prazo de 72 (hora). Não pode a atividade de armazenamento de produtos aguardar a manifestação da ANP, enquanto o mercado exige mais agilidade na dinâmica das decisões.</p>
Art.5º	<p>Art. 5º A movimentação de produtos pressupõe a utilização temporária das instalações de armazenagem do terminal como parte da operação, sendo vedado ao operador, havendo capacidade estática disponível ou ociosa, a recusa imotivada de prestação de serviço de armazenagem no atendimento a uma solicitação de serviço.</p>	<p>EXCLUSÃO DE ARTIGO: A literalidade do texto normativo gera interpretação, no sentido de que o terminal deva possuir capacidade ociosa para atender a eventuais pedidos de acesso, ou que <i>“o operador do terminal precisa reservar percentual de tancagem para fim de atendimento de necessidade de movimentação na forma de contratação spot, uma vez que é necessário garantir a otimização do uso do terminal”</i> (NT11/2019-SIM/ANP, p.44)</p> <p>O texto proposto gera riscos às obrigações contratuais assumidas pelo terminal, justamente pela possibilidade de existir confusão sobre espaços contratados com capacidade ociosa. Por exemplo, há contratos com previsão de armazenamento de excedentes ou volumes derivados de contratos <i>take-or-pay</i>, ou seja, avindas das flutuações regulares do nível de inventário de contratos. Inclusive para os terminais aquaviários multipropósito há o armazenamento de produtos não regulados, que existem que o terminal acomode excedentes de volume acima da capacidade contratada.</p> <p>Inclusive, deve-se alertar que ao reservar tancagem para receber a contratação spot exigida pela norma, o valor pela prestação dos serviços pode ser majorado, uma vez que esse tipo de contratação tem custo mais elevado em relação a contratação por prazo determinado.</p>

Art.6º	Art. 6º A armazenagem pressupõe a utilização temporária das instalações de movimentação do terminal, tais como braços de carregamento, píeres e dutos portuários, sendo vedado ao operador a recusa imotivada de prestação de serviço de movimentação no atendimento a uma solicitação de serviço.	<u>EXCLUSÃO DE ARTIGO</u> : Mesma justificativa do art. 5º
Art.7º	Art. 7º Para os terminais aquaviários localizados nos Portos Organizados, os operadores ficam obrigados a permitir a conexão dutoviária destes com instalações de terceiros interessados, respeitados os contratos vigentes, as regras da Administração Portuária, as normas de segurança e as Condições Gerais de Serviço do Terminal.	<u>ALTERAÇÃO DO TEXTO</u> : Há necessidade de correção do artigo, considerando que a obrigatoriedade de permitir acesso à infraestrutura do terminal só é cabível nos ativos públicos.
Art.9, caput e §1º a 7º.	<p>III – DA PROGRAMAÇÃO</p> <p>Art. 9º O operador do terminal deve elaborar as programações prévia e extemporânea, visando à máxima utilização da capacidade de transporte do terminal, sem prejuízo dos direitos dos carregadores.</p> <p>§ 1º Os volumes da preferência do proprietário e dos contratos já firmados com outros carregadores somente devem ser considerados pelo operador na elaboração da programação prévia.</p> <p>§ 2º O operador deve confirmar a solicitação de serviço na programação prévia ou justificar sua negativa por meio de documento de negativa de acesso em até três dias úteis, contados da data limite.</p> <p>§ 3º O operador pode propor ao terceiro interessado ajustes para atendimento da solicitação de serviço na programação</p>	<p><u>EXCLUSÃO DO CAPÍTULO</u>: Os operadores de terminais estão sujeitos há várias modificações na programação ao longo do mês, provocadas, justamente por estarem sujeitas alterações na programação motivadas pelos carregadores. O espaço disponível/utilizado na tancagem é totalmente dependente das movimentações realizadas pelos carregadores, não sendo possível exercer total controle sobre as movimentações.</p> <p>Em Portos Públicos, por exemplo, as autoridades portuárias e ANTAQ a dinâmica do mercado de terminais é norteada por níveis de serviço estabelecido pelos contratos de arrendamentos, existindo várias modificações na programação ao longo do mês. A disponibilidade de tancagem está relacionada à movimentação de cada instalação, que por sua vez depende de movimentações de clientes, não controladas pelos operadores da infraestrutura. De todo, o objetivo sempre é a utilização máxima da capacidade instalada no terminal para armazenamento e movimentação.</p>

	<p>prévia, desde que seja atendido o prazo do § 2º.</p> <p>§ 4º Havendo ociosidade ou disponibilidade e sendo apresentadas solicitações de serviço por terceiros interessados a movimentar ou armazenar produtos em programação extemporânea, os operadores deverão confirmá-las, podendo incluir proposições de ajustes, ou justificar sua negativa, em até um dia útil, contado da data de apresentação de cada solicitação de serviço.</p> <p>§ 5º Ajustes nas programações que gerem capacidade estática ociosa ou capacidade de movimentação ociosa devem ser informados, pelo operador, em até um dia útil, para todos os que receberam negativas de acesso relacionadas à programação que foi alterada.</p> <p>§ 6º No critério de alocação utilizado na programação prévia e extemporânea, o operador deve, sempre que possível, priorizar o atendimento aos pedidos relacionados aos dutos de transporte.</p> <p>§ 7º O operador deve considerar as Condições Gerais de Serviço do Terminal para responder aos pedidos de acesso, priorizando a segurança operacional do terminal.</p>	
<p>Art.10</p>	<p>IV – DOS CONTRATOS</p> <p>Art. 10 Os serviços do terminal são prestados exclusivamente pelo operador autorizado pela ANP, mediante contrato de prestação de serviço de acordo com os remuneração adequada, com base em os critérios previamente estabelecidos., e nos termos do respectivo contrato.</p>	<p><u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> Os contratos entre operadores e carregadores possuem regras que não podem ser ignoradas, sendo necessário alterar a redação do dispositivo para vincular as obrigações convencionadas entre as partes.</p> <p>Para permitir eventual fiscalização ou arbitrar conflitos, caberá ao operador comprovar que determinada capacidade estática está contratada com base em critérios de contratação comuns a todos os clientes/usuários. Logo, não se pode admitir que um operador apresente negativa de acesso baseada em contrato que não atenda aos critérios estabelecidos pelo terminal a</p>

		todos os interessados.
Art.10, §1º	§ 1º Os contratos podem prever acordo de nível de serviço, com obrigação de cumprimento de prazos máximos de execução por tipo de operação contratada, incluindo multa por descumprimento ao operador e previsão de rescisão contratual sem penalidades ao carregador, no caso de descumprimento contumaz dos níveis de serviço pelo operador.	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: A ANP não deve sugerir a possibilidade de inclusão de níveis de serviços nos contratos, os quais devem ser livremente estabelecidos entre as partes, podendo a agência apenas criar requisitos mínimos no limite da legislação.
Art.10, §2º	§ 2º A ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos poderá fazer a mediação de conflitos entre operadores de terminais e carregadores, decorrente das cláusulas contratuais dos contratos, mediante provocação de uma das partes, em processo administrativo próprio.	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria para resolução de conflitos, sem a necessidade de levar custo Estado, e privilegiar o desfecho rápido e favorecer a autocomposição. Nesse diapasão, a ANP está adstrita a adoção da simples mediação, nos termos do próprio regimento interno da agência (art. 54 da PANP 69/2011), a qual também se configura inapropriada, considerando a necessidade de resolução rápida dos conflitos.
Art.10, §3º	§ 3º Todos os contratos firmados entre carregadores e operadores, incluindo o carregador proprietário, devem possuir ou incluir cláusula para determinar multa para o caso de serviços programados e não executados, quando não houver a comunicação prévia e tempestiva.	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: A previsão ou não de multa contratual deve ser definida pelas partes, sem ingerência da ANP. Os contratos são celebrados entre terminais e clientes são de livre negociação entre as partes, e o estabelecimento de quaisquer eventuais penalizações deverá ter base em livre negociação entre a partes, sem controle de órgão estatal ou agência reguladora.
Art.10, §4º	§ 4º Os operadores devem encaminhar previamente para a ANP a minuta dos contratos nos quais não estejam previstos o uso do princípio da fungibilidade e os que exijam alocação de tancação exclusiva para um único carregador.	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: A fungibilidade dos produtos nos terminais não deve ser considerada como regra obrigatória, notadamente pela característica intrínseca do negócio, que deve permitir a liberdade firmar contratos e operações com tanques cativos nos terminais. É importante ressaltar que há cláusulas de confidencialidade nos contratos,

		sendo disponibilização obrigatória à ANP, afronta o direito de livre negociação das partes.
Art.11, §2º	§ 2º O operador deve enviar para a ANP as Condições Gerais de Serviço do Terminal, previamente à assinatura dos contratos, caso o documento tenha sido revisto ou nunca tenha sido encaminhado	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: É medida burocrática exigir o encaminhamento para a ANP das Condições Gerais de Serviço do Terminal, justamente porque a informação já está disponível no site das empresas, com amplo acesso ao público, disponível para qualquer interessado.
Art.12	Art. 12 É vedada a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, incluindo o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática, exceto quando se tratar de exclusividade de uso do terminal decorrente da preferência do proprietário em terminais de uso privado.	EXCLUSÃO DE ARTIGO: Apesar de existir alguma flexibilização em relação ao parágrafo único, art. 3, da PANP 251/2000, a norma continua muito restritiva para os terminais independentes, sendo necessário que ANP busque proposta alternativa para empresa que, atualmente, tem provocado a maioria das recusas de acesso, conforme oficialmente admitido pela própria ANP (p. 27, NT/ANP/SIM 2019). Por outro lado, a limitação de contratação de longo prazo com um único carregador afasta novos investimentos no terminal, trazendo insegurança e risco aos investidores, principalmente nos contratos que financiam o investimento para construção de novos tanques. Enfim, a oferta de espaço somente aumentará se as condições regulatórias forem favoráveis.
Art.12, §1º	§ 1º Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da capacidade estática do terminal por período superior dois anos a três anos.	EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: De fato a PANP 251/2000, e a própria minuta proposta para nova Resolução, já nasceu defasada em relação as normas mais recentes, que devem proporcionar normas que ensejem verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Lei n. º 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica), por exemplo, estabelece que Estado deve evitar o abuso do poder regulatório. A limitação de 50% estabelecida pela PANP 251/2000 precisa ser revista, na medida em que a sua restrição inibe novos investimentos e cria aumento de custos.

		<p>Os investimentos para desenvolvimento de <i>greenfield</i> com <i>backing</i> contratual de um carregador âncora, são naturalmente repelidos do país porque e gera ineficiências exigir dos carregadores operações de grande escala fracionem seus volumes entre vários terminais.</p> <p>Por sua vez, os contratos de longo proporcionam novos investimentos, por investidores que competem entre si em livre mercado, e resultam em maior espaço de tancagem no futuro, consequentemente na maior oferta.</p>
Art.12, §2º	<p>§ 2º Fimdo o prazo do contrato citado no caput, o operador de terminal fica obrigado a realizar oferta pública da capacidade, por meio do seu sítio eletrônico na Internet, para a manifestação de interessados.</p>	<p>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: Os terminais já oferecem publicamente seus serviços de armazenagem, recolocando o espaço como disponível. Trata-se da natureza da atividade a oferta pública dos serviços, isto é, uma vez finalizado o contrato o operador deve informar disponibilidade</p> <p>Ademais, não deveria ser obrigatória a oferta pública, findo o prazo mencionado, uma vez que as partes podem renegociar as condições contratuais e manterem a relação contratual após finalização do período contratual. Nada impede o terminal trabalhar proativamente para renovar um contrato antes de seu término, ou substituí-lo por outro carregador, sem ter que fazer oferta pública em seu sítio.</p> <p>O terminal busca sempre a otimização de seus ativos, o terminal não pode ser inibido a aguardar o término de um contrato para então buscar ocupação para a capacidade correspondente.</p>
Art.12, §3º	<p>§ 3º O percentual definido no caput inclui o uso das capacidades do terminal tanto para os produtos nacionais quanto para os importados.</p>	<p>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO: A justificativa elencada pela ANP é a demanda por produto importado, não o produto nacional.</p>

<p>Art.12, §4º</p>	<p>§ 4º Quando o operador precisar ultrapassar o percentual definido no caput para armazenagem de produtos não regulados pela ANP, deverá solicitar a exclusão dessa capacidade da autorização outorgada pela ANP.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> A ANP, para disponibilidade, deverá considerar não somente os tanques constantes da sua autorização, deve levar em conta o produto que se encontra armazenado.</p> <p>Estando produto não regulado armazenado, a ANP deverá desconsiderar o tanque para fins de acesso regulado pela ANP, sem que haja a exclusão de tanque da autorização.</p> <p>Notadamente a autorização outorgada leva meses para ser analisada em publicada, a alternância em reinclusão/exclusão é mais uma medida burocrática, que dificulta a otimização do terminal.</p>
<p>Art.12, §5º</p>	<p>§ 5º As contratações realizadas para viabilizar a prestação de serviço de transporte dutoviário na modalidade firme, conforme previsto na Resolução ANP nº 35, de 13 de novembro de 2012 devem ser submetidas à apreciação da ANP para fins de isenção excepcional do cumprimento ao disposto no caput.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Já é regulamentado pela Resolução ANP nº 35/2012.</p>
<p>Art.13 e §1º</p>	<p>Art. 13 O operador deve encaminhar para a ANP os extratos dos contratos em até quinze dias após a sua assinatura.</p> <p>§ 1º Os extratos devem conter a identificação das partes, os produtos, o prazo de vigência, a data de assinatura, os modais a serem utilizados pelo contratante e os volumes contratados para movimentação e para armazenagem, para cada produto.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE ARTIGO:</u> Novamente trata-se a proposta de adoção de formalismo e burocracia, que a própria experiência com a cessões de espaço dos distribuidores se comprovou ser inútil e de difícil gestão. No Workshop da RANP 58/2014, em 31/01/2020, realizado na sede da ANP no Rio de Janeiro, a própria SDL sugeriu a extinção da homologação dos contratos de cessão de espaço, justamente pela inutilidade do excesso de burocracia documental.</p> <p><u>ERRO MATERIAL:</u> Há somente um parágrafo no artigo, deveria ser parágrafo único.</p>
<p>Art.14, e §§1º e 2º</p>	<p>V – DA CESSÃO DE CAPACIDADE</p> <p>Art. 14 O carregador poderá ceder a capacidade contratada,</p>	<p><u>EXCLUSÃO DO CAPÍTULO:</u> Busca a ANP evitar simulação para burlar o mecanismo de preferência. Contudo, não é razoável que a cessão não tenha a prévia anuência do terminal. Não pode o operador ficar à disposição de armazenar</p>

	<p>respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal, e com autorização do Operador do Terminal.</p> <p>§ 1º Efetivada a cessão, o carregador cedente deverá encaminhar o extrato do contrato para a ANP e indicar ao operador os dados do terceiro interessado, permanecendo como responsável mediante o operador pelo pagamento dos serviços contratados.</p> <p>§ 2º O carregador proprietário que não desejar fazer uso da preferência do proprietário deverá abrir mão da capacidade contratada, sendo vedada a cessão desse tipo de capacidade.</p>	<p>para terceiro, sem que sejam verificadas as condições do agente indicado pelo que o carregador.</p> <p>A possibilidade de cessão de capacidade na PANP 251/2000 era restrita ao carregador que tenha tido seu pedido de acesso confirmado. No texto atual há a extensão do direito de cessão para a capacidade contratada, retirando do operador a oportunidade de arbitragem nos momentos de alta demanda por tancagem.</p> <p>Com esse mecanismo os carregadores poderão se tornar “concorrentes” do Operador Portuário e desviar o seu objeto de atividade. Isso gerará um desequilíbrio no mercado e desvantagem competitiva para os Operadores Portuários, pois os seus ativos são de capital intensivo e não pode ser gerido por terceiros. A Cessão de capacidade pode criar uma assimetria na oferta de tancagem e nos preços praticados para utilização dos mesmos, e isso implica em elevação do custo Brasil.</p>
<p>Art.15</p>	<p>VI – DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</p> <p>Art. 15 É obrigação do operador elaborar e manter atualizados, com controle de versão e data de elaboração, os seguintes documentos:</p> <p>I – Condições Gerais de Serviço do Terminal, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo I;</p> <p>II – formulário de solicitação de acesso, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo II.</p>	<p>EXCLUSÃO DO CAPÍTULO: A implantação de formulários é incompatível com as práticas de mercado. A maioria das solicitações de acesso são realizadas por meio de comunicação mais expressos (telefone e mensagens instantâneas). Impor a utilização de formulários ao mercado vai criar uma inédita barreira de burocracia para os pedidos de armazenamento, gerando custo com a gestão das informações. A burocracia estorva a atividade de transporte e ajuda a tornar o país ainda menos competitivo perante os mercados internacionais.</p>
<p>Art.16</p>	<p>Art. 16 No exercício das suas atividades, o Operador fica obrigado a:</p> <p>I – manter um centro de custo segregado para cada terminal na</p>	<p>EXCLUSÃO DE ARTIGO: Alguns dados que ANP quer implantar já são regulados pela RANTAQ 28/2019 (Contabilidade Regulatória). Os dados podem ser disponibilizados para ANP pela ANTAQ mediante convênio,</p>

	<p>elaboração de seus demonstrativos contábeis, caso não tenha sido estabelecida Sociedade de Propósito Específico SPE para a operação do terminal;</p> <p>II—divulgar, em seu sítio de Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) minutas dos tipos de contrato e dos seus anexos, em sua versão mais atual;</p> <p>b) remuneração de referência para cada serviço padronizado;</p> <p>c) programação prévia e extemporânea;</p> <p>d) capacidades estáticas (contratada, ociosa e disponível);</p> <p>e) capacidades de movimentação (contratada, ociosa e disponível);</p> <p>f) histórico diário no mês dos volumes movimentados por modal, conforme modelo definido no Anexo III; e</p> <p>g) volumes de estoque por produto, do último dia do mês anterior.</p> <p>III—manter, nas instalações do terminal, os registros das solicitações de serviço, suas respectivas confirmações ou negativas de acesso e demais documentos referentes às operações.</p>	<p>em homenagem a Lei 13.709/2018.</p> <p>A implantação de formulários é incompatível com as práticas de mercado. A maioria das solicitações de acesso são realizadas por meio de comunicação mais expressos (telefone e mensagens instantâneas).</p> <p>Impor a utilização de formulários ao mercado vai criar uma inédita barreira de burocracia para os pedidos de armazenamento, gerando custo com a gestão das informações. A burocracia estorva a atividade de transporte e ajuda a tornar o país ainda menos competitivo perante os mercados internacionais.</p>
Art.16, §1º	<p>§ 1º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Idem, art. 16, caput.</p>
Art.16, §2º	<p>§ 2º A periodicidade de publicação das informações referentes às alíneas d a f do inciso II é diária.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Idem, art. 16, caput.</p>
Art.16, §3º	<p>§ 3º As informações e documentos solicitados na alínea g do inciso II devem estar disponíveis até o dia cinco do mês subsequente ao que ocorreu a movimentação.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Idem, art. 16, caput.</p>

Art.16, §4º	§ 4º Os registros do cálculo da disponibilidade devem ser rastreáveis e são passíveis de auditoria pela ANP.	<u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Idem, art. 16, caput.
Art.16, §5º	§ 5º As informações de que trata o inciso II devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação.	<u>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO:</u> Idem, art. 16, caput.
Art.17, 18 e 19	<p>VII - DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR</p> <p>Art. 17 O carregador deve comunicar aos Operadores que não fará uso da capacidade contratada, antes da data limite, para fins de contabilização como capacidade ociosa.</p> <p>Art. 18 O carregador é responsável pela qualidade dos produtos na entrega ao terminal.</p> <p>Art. 19 É obrigação do carregador, caso solicitado pelo operador, entregar volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação.</p>	<u>EXCLUSÃO DO CAPÍTULO:</u> A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.
Art.20	<p>VIII - DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO</p> <p>Art. 20 O terceiro interessado deve solicitar acesso per pelos meios da solicitação de serviço de comunicação divulgados pelo operador de terminal, em seu site na internet.</p>	<u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> Comunicação deve ser livre, privilegiando as boas práticas comerciais entre operadores e usuários.
Art.21	<p>Art. 21 O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada pelo operador tem que o seguinte prazo para ratificar o pedido de acesso e realizar a contratação dos serviços, conforme, salvo acordo entre as partes.</p> <p>1 cinco dias úteis no caso de confirmação de uso da capacidade disponível;</p>	<u>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</u> A negociação deve ser livre, privilegiando as boas práticas comerciais entre operadores e usuários.

	II um dia útil no caso de confirmação de uso da capacidade ociosa.	
Art.25, parágrafo único	Parágrafo único. O operador deve fazer uso do princípio da fungibilidade, desde que não estabelecido expressamente em contrário em contrato e devidamente justificado, conforme § 4º do art. 10.	EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO: Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. Muitos carregadores optam por não misturar produtos, mesmo que especificado, entabulando essa condição para a execução dos serviços de armazenagem.
Art.26	Art. 26 O Operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo solicitar anuência prévia da ANP para vender ou movimentar esses produtos.	EXCLUSÃO DO ARTIGO: Excluir redação: Não há necessidade de inclusão de autorização da ANP para liberação do terminal. A lei civil e a lei de armazéns gerais regem procedimento que já é burocrático. A autorização da ANP burocratiza ainda mais o procedimento que já é penoso para os terminais.
Art.27	Art. 27 O operador pode definir a forma de aferição das perdas e sobras admissíveis, desde que a forma de apuração e os percentuais estejam definidos em contrato.	EXCLUSÃO DO ARTIGO: É previsão nos contratos de armazenagem. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.
Art.28	Art. 28 O operador pode exigir do carregador volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, devendo o carregador receber o produto imediatamente ao final do contrato.	EXCLUSÃO DO ARTIGO: É previsão nos contratos de armazenagem. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula

		própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.
Art.29	Art. 29 O operador pode recusar o acesso ao terceiro interessado, caso comprovado que a confirmação da solicitação de acesso pelo interessado não obedeceu aos prazos estabelecidos no art. 21.	<u>EXCLUSÃO DO ARTIGO:</u> Já tem previsão nos contratos. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.
Art.30	X - DOS DIREITOS DO CARREGADOR Art. 30 Na devolução dos produtos pelo operador, o carregador deve receber a mesma quantidade dos produtos originalmente armazenados, na mesma especificação de qualidade entregue pelo carregador, salvo perdas e sobras previstas em contrato.	<u>EXCLUSÃO DO ARTIGO:</u> Já tem previsão nos contratos. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.
Art.30, §1º	§ 1º Toda a perda de produtos não prevista em contrato deve ser ressarcida monetariamente pelo operador ao carregador.	<u>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO:</u> Já tem previsão nos contratos. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção. A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.

<p>Art.30, §2º</p>	<p>§ 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do contrato.</p>	<p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO: Já tem previsão nos contratos. Os contraentes têm a liberdade de estabelecer as condições contratuais, sendo essa a regra geral, não a exceção.</p> <p>A ANP não deve buscar a interferência em contratos privados entre agentes regulados, que por sua vez possuem cláusula própria, sem a necessidade de engessar em regulamento as obrigações constantes em contrato firmado entre os operadores e usuários.</p>
<p>Art.31</p>	<p>XI - DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>Art. 31 No terminal situado fora do porto organizado fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, o uso do terminal para a movimentação de seus próprios produtos. até que exista encaminhamento para o operador de solicitação de acesso no uso das instalações.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO: Os terminais são de uso privado e estabelecer restrição à propriedade privada – do investimento realizado sobre as instalações – pode prejudicar o desenvolvimento do mercado e inibir novos investimentos em terminais.</p> <p>É importante salientar que o direito de preferência ao proprietário é a contrapartida a restrição estatal dos terminais situados em porto organizado. É necessário que a garantia do investimento privado seja respeitada, em detrimento às regras para uso dos ativos públicos.</p> <p>O equilíbrio se dá existência das duas modalidades, e não em intervenção estatal em tudo. É necessário possibilitar ao investidor a atratividade do empreendimento, tendo alguma proteção aos seus interesses, mantendo-se as incólumes as regras para compensar os investimentos em infraestrutura portuária.</p>
<p>Art.31, §4º</p>	<p>§ 4º É obrigação do operador encaminhar para a ANP, em até cinco dias úteis, as solicitações de acesso do terminal onde esteja usufruindo o direito previsto do caput.</p>	<p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO: Conforme sustentado no caput, não há necessidade do controle da sobre o uso dos Terminais de Uso Privado.</p>

<p>Art.32, caput</p> <p>Art.32, parágrafo único</p>	<p>Art. 32 A manifestação de terceiro interessado só pode ser realizada, para fins de acesso obrigatório, após os dez primeiros anos de operação do terminal situado fora do porto organizado.</p> <p>Parágrafo único. Havendo manifestação de terceiro interessado, a ANP notificará o carregador proprietário para que seja cumprido o disposto no art. 33.</p>	<p>EXCLUSÃO DO ARTIGO E PARÁGRAFO: Não há necessidade do controle da sobre o uso dos Terminais de Uso Privado, fazer restrição a propriedade privada, pode prejudicar o desenvolvimento do mercado e inibir novos terminais.</p>
<p>Art.33, caput</p> <p>Art.33, parágrafo único</p>	<p>Art. 33 O carregador proprietário deve encaminhar à ANP, quando solicitado, a proposta de preferência do proprietário para cada terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:</p> <p>I — movimentações mensais próprias realizadas nos últimos três anos, discriminando os volumes para cada produto movimentado e o percentual de ocupação médio de cada tanque nos meses informados;</p> <p>II — cópias dos contratos vigentes entre o operador e o carregador proprietário; e</p> <p>III — documentos que justifiquem a necessidade de movimentação relativa ao volume requerido para fins de preferência do proprietário.</p> <p>Parágrafo único. A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, considerando a proposta apresentada pelo carregador proprietário, no prazo máximo de sessenta dias, contados do recebimento dessa.</p>	<p>EXCLUSÃO DO ARTIGO E PARÁGRAFO: A ANP tem o poder fiscalizador, podendo requerer documentos por meio de notificação o agente regulado. Sempre que solicitado pela ANP os agentes devem apresentar documentos, no prazo determinado.</p> <p>Os terminais são de uso privado, fazer restrição a propriedade privada, do investimento realizado sobre as instalações, pode prejudicar o desenvolvimento do mercado e inibir novos terminais.</p>
<p>Art.34, caput</p>		<p>EXCLUSÃO DO ARTIGO: Não há necessidade do controle da sobre o uso dos Terminais de Uso Privado. Os terminais são de uso privado, fazer restrição a propriedade privada, do investimento realizado sobre as instalações, pode prejudicar o desenvolvimento do mercado e inibir novos terminais.</p>

	<p>Art. 34 A ANP poderá revisar, motivadamente, a preferência do proprietário a qualquer tempo, considerando as solicitações de acesso e negativas de acesso.</p>	<p>Lembrando que o parâmetro da revisão da preferência ao proprietário deve ser claro e objetivo, a fim de que o planejamento do proprietário não seja comprometido e sua expectativa de retorno frustrada. Sendo assim, é necessário que a revisão da preferência do proprietário obedeça aos estritos limites fixados na proposta de norma, sem prejuízo da competência da Agência para arbitrar eventuais conflitos.</p>
<p>Art.35, caput e incisos</p>	<p>XII – DAS REMUNERAÇÕES</p> <p>Art. 35 As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem:</p> <p>I – refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;</p> <p>II – considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III – considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>VI – não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e</p> <p>VII – considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.</p>	<p>EXCLUSÃO DO CAPÍTULO: Serviços de operação portuária são atividades privadas reguladas, não se trata de serviço público. As remunerações obedecem aos valores estabelecidos pelas regras de mercado, qualquer forma de regulamentar a formação do preço, principalmente pela taxaço de fatores de composição de preço, poderá ser confundida como TARIFA, totalmente inadequado para o mercado que seja espera ser livre e competitivo.</p>
<p>Art.36, caput</p>	<p>XIV – DA REGRA DE EXCEÇÃO</p> <p>Art. 36 O operador pode requerer suspensão, por tempo limitado, das normas de acesso definidas no âmbito desta Resolução, por meio de envio de requerimento fundamentado para a ANP.</p>	<p>EXCLUSÃO DO ARTIGO: A possibilidade de suspensão de aplicação da norma de acesso em razão de risco de investimento privado. Sugere-se analisar se as alterações da norma podem ensejar desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de arrendamento.</p>

<p>Art.38, caput</p>	<p>XV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</p> <p>Art. 38 Os operadores de terminais que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução, terão um prazo de até noventa e trinta dias, contados da mesma data, para encaminharem à ANP o extrato de todos os contratos vigentes.</p>	<p><u>EXCLUSÃO DO ARTIGO:</u> Burocracia que deve ser evitada pela agencia. Mantem-se a posição constante do art. 13, para não ser aplicada a homologação dos contratos.</p>
-----------------------------	--	--

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: audiencia_sim_251@anp.gov.br.