



ANEXO ?

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

NOME: CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS S.A.

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input 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
Comentários Gerais		<p>O esforço da sociedade brasileira tem sido por pautar as discussões de modo a encontrar mecanismos legais e regulatórios para incentivar a melhoria das condições de infraestrutura portuária brasileira. Em todos os fóruns de discussão que tratam da questão da garantia do abastecimento de combustíveis no território nacional, a preocupação muitas vezes é suportada pela constatação de que o Brasil é curto em derivados claros e longo em petróleo.</p> <p>Independente da solução que seja apresentada, quer pelo aumento da capacidade de refino nacional, quer pelo suprimento via importação, a infraestrutura portuária terá demanda crescente por movimentação e armazenagem, quer seja pela importação ou pela cabotagem.</p>

		<p>Nessa linha, há consenso de que quanto mais claro for o ambiente regulatório maior será a possibilidade de atração de novos investimentos em infraestrutura, lembrando que se trata de atividade de capital intensivo e reconhecidamente muito regulada pelos vários regramentos próprios do setor.</p> <p>Logo, os maiores interessados na otimização da capacidade instalada de um terminal, tanto em termos de ocupação quanto de movimentação são os próprios terminais aquaviários multipropósito. Mais ainda, quanto mais pulverizado for a base de seus clientes, tanto mais vantajoso será para o negócio, na medida em que garante mitigação de riscos e vantagem nas condições comerciais.</p> <p>Por si, estes argumentos afastam a necessidade de intervenção do Estado na atividade privada e nas relações comerciais dos terminais aquaviários com seus clientes/usuários.</p> <p>Por outro lado, e em nome da defesa dos interesses econômicos, é factível assumir que sob determinadas condições, pode ser justificada a ação intervencionista do Estado a bem da sociedade. Mas são situações de exceção e temporárias, especificamente justificadas pelo conceito do <i>essential facilities</i>, quando há possibilidade de um agente econômico agir em detrimento de um ambiente competitivo, favorecendo determinado agente de seu interesse. Nesse sentido, a própria OCDE define os cenários necessários para a existência de tal mecanismo:</p> <p><i>“1) Sem acesso à infraestrutura em questão, as empresas não podem operar no mercado secundário - o acesso é, portanto, essencial, e não desejável; 2) O operador da infraestrutura em questão pode se</i></p>
--	--	--

recusar a fornecer o recurso essencial, reservando para si o mercado secundário;

3) Não há justificativa objetiva para que o operador da infraestrutura em questão recuse a prestação de serviços; e

4) O operador da infraestrutura em questão deve controlar todo o potencial de entrada ao mercado secundário. Nesse caso, a construção de uma segunda infraestrutura deve ser considerada economicamente ou fisicamente inviável.”

Fonte: <http://www.oecd.org/competition/abuse/1920021.pdf>.

A proposta de atualização da PANP 251/2000 vem na contramão dessas discussões e do consenso pela criação de mecanismos incentivadores de investimentos em infraestrutura. Todos inclusive, admitidos pela própria ANP na exposição de motivos da presente proposta normativa.

A própria ANP admite na NT11/2019-SIM/ANP que os “terminais aquaviários multipropósito”, precisam ser diferenciados das empresas pertencentes a grupos econômicos:

“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.

Por essa razão, com relação à norma de acesso, o ideal seria pensar em mecanismos para diferenciar, no 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

		<p><i>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".</i> (NT/ANP/SIM 2019, p. 27).</p> <p>Dada a dificuldade de contribuir ao texto proposto, notadamente pela lógica regulatória apresentada na presente Consulta Pública, optamos por tecer comentários somente aos artigos que julgamos mais relevantes e prejudiciais ao mercado, sobretudo os que mais impactam nas atividades dos terminais multipropósito, por operarem com outras cadeias de produtos não controlados pela Agência.</p> <p>Passamos aos pontos.</p>
<p>Art.1º, §2º</p>	<p>INCLUSÃO DE INCISO:</p> <p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>(...)</p> <p>V - os terminais aquaviários multipropósito desde que:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) não pertençam a grupo econômico verticalizado atuando na cadeia de produto controlado pela ANP; (ii) não operem carga própria; e (iii) movimentem produtos não controlados pela ANP de forma consistente e relevante no terminal 	<p>Os terminais multipropósito e que assim atuem essencialmente na prestação de serviços de movimentação e armazenagem de granéis líquidos são agentes importantes para a garantia do abastecimento de combustíveis no Brasil, atuando de forma destacada na recepção e expedição de produtos importados. Atuando como reguladores da oferta nacional, devem ser incentivados ao investimento em expansão de capacidades de oferta da tancagem. Mas, como não possuem cargas próprias e nem estão vinculados a cadeia verticalizada de abastecimento, precisam ter preservada a característica de flexibilidade do uso de suas instalações. Como a natureza dos terminais multipropósito é a prestação de serviços, tanto melhor ao negócio que suas instalações operem com a máxima eficiência, tornando-se desnecessária a intervenção da Agência no trato comercial com o mercado.</p> <p>Ou, no mínimo, que seja estabelecido regramento adequado com vistas a assegurar a flexibilidade operacional dos terminais multipropósito no uso dos</p>

		<p>tanques credenciados junto à ANP, tanto para produtos controlados pela ANP quanto para produtos não controlados pela Agência, uma vez que os terminais multipropósito atendem a outras cadeias de graneis líquidos igualmente importantes para o país, tais como: produtos químicos, alimentícios e ligados ao agro negócio.</p> <p>A depender das regras de acesso a terceiros nos terminais aquaviários multipropósito impostas por esta Agência, a consequência poderá ser o descredenciamento de tanques junto à ANP, dificultando assim a acomodação de eventuais excedentes de inventário de combustível causados pelos eventos inesperados e incertos da logística dos usuários.</p>
<p>Art. 2º, I, II e III</p>	<p>EXCLUSÃO DE INCISOS:</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 do volume mensal de produtos efetivamente programado para movimentação;</p>	<p>As regras dos contratos celebrados pelos terminais multipropósito – não são proprietários de cargas, são prestadores de serviço e não operam exclusivamente com combustíveis – está baseada na capacidade estática que é disponibilizada pelo prazo contratual. Em geral não há obrigação de movimentação mínima, mas há cobrança de valor adicional na medida em que a movimentação suplanta a capacidade estática contratada no mesmo mês. Por este mecanismo, a regra contratual incentiva ao usuário prover a máxima movimentação no mesmo espaço visando reduzir o valor do custo unitário armazenado. No sentido contrário, manter o produto no tanque sem movimentação acarretará um custo de armazenagem que é antieconômico, não sendo essa uma dinâmica observada no setor.</p> <p>Quanto maior a movimentação na capacidade estática contratada, menor será o custo unitário da armazenagem. É um interesse legítimo que atende ao usuário e ao operador do terminal que tem por objetivo a gestão da infraestrutura do terminal da forma mais</p>

		<p>eficiente.</p> <p>Já a contratação sob a modalidade 'spot' é menos usual para aqueles usuários que integram o terminal aquaviário a sua malha logística, sendo praticada nos momentos quando um usuário deseja aproveitar-se oportunisticamente de condição favorável para importação.</p> <p>Há fatores que são externos ao controle do terminal, e que o impedem de controlar as programações de movimentação, especialmente ligadas à paridade de preços de importação e política de comercialização pelas refinarias; além das questões logísticas (disponibilidade de berços para atracação, desembaraço aduaneiro, acuracidade de programação de de navios, etc) que são determinantes para maior ou menor velocidade de movimentação de produtos no terminal.</p> <p>Assim, a capacidade estática reservada por um usuário é condição comercial usualmente aplicada aos contratos que regulam a prestação de serviços por terminais aquaviários por ser uma obrigação certa, líquida e exigível, sendo difícil ser substituída por outros parâmetros suscetíveis a variáveis fora do controle do terminal.</p> <p>Além disto, a infraestrutura de um terminal pode ser utilizada no atendimento de outras cadeias relevantes de granéis líquidos, como por exemplo, o agronegócio, produtos químicos e alimentícios, situação cotidiana nos terminais multipropósito.</p> <p>No nosso entendimento o único parâmetro passível de aferição, é de que a capacidade estática disponível deve ser equivalente à capacidade estática não contratada pelo terminal, respeitados os contratos vigentes.</p>
--	--	--

<p>Art.2º, XIV</p>	<p>ALTERAÇÃO DE TEXTO</p> <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>As alterações no texto buscam deixar claro que o conceito de capacidade estática disponível é equivalente à capacidade estática não contratada.</p>
<p>Art.2º, XXX</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO:</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 terminal aquaviário, mediante contratação de serviços de movimentação e armazenagem;</p>	<p>O acesso por terceiro deve ser solicitado mediante prestação de serviços pelo operador portuário, ou seja, deve considerar que o operador do terminal prestará os serviços de movimentação e armazenagem dos produtos de propriedade do terceiro interessado; e não pela possibilidade de o terceiro solicitar acesso seletivo e parcial na infraestrutura, impactando negativamente na eficiência operacional do terminal, uma vez que toda a estrutura do terminal é projetada para o funcionamento de forma sistematizada. Não faz sentido prover acesso apenas a parte da instalação em prejuízo da eficiência do sistema como um todo, somente para possibilitar ao terceiro agir com vantajosidade em relação ao operador que assumiu antecipadamente todos os riscos do negócio.</p> <p>Se o terminal dispõe de possibilidade de manusear os volumes do terceiro interessado, é natural que as partes entabulem negociação contratual para tal finalidade, sendo o terceiro atendido normalmente pela prestação de serviços por parte do operador do terminal, de maneira isonômica a todos os demais usuários do mesmo terminal.</p>
<p>Art.4º</p>	<p>EXCLUSÃO DE ARTIGO E INCISOS:</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>Toda a burocracia e obrigações do operador devem ser justificadas sob pena de encarecer o processo e gerar ineficiências logísticas.</p> <p>O texto proposto implanta vários mecanismos e obrigações administrativas ao operador, gerando uma</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>§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>§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 interessados.</p> <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>grande quantidade de informações desnecessariamente.</p> <p>Entendemos que as obrigações devem ser estabelecidas para assegurar o atendimento do regramento de acesso, porém propomos que a atuação da ANP, assim como já é estabelecido no ordenamento regulatório da Antaq, seja feita de forma <i>ex-post</i>.</p> <p>Ou seja, diante da inconformidade de um terceiro solicitante que não tenha o acesso admitido, este tem o recurso junto à Agência, cabendo a esta investigar e aplicar sanções ao operador que não atue segundo o regramento estabelecido.</p>
<p>Art.10</p>	<p>ALTERAÇÃO DE TEXTO:</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>O acesso por terceiro deve ser solicitado mediante prestação de serviços pelo operador portuário, ou seja, deve considerar que o operador do terminal prestará os serviços de movimentação e armazenagem dos produtos de propriedade do terceiro interessado.</p> <p>Se o terminal dispõe de possibilidade de manusear os volumes do terceiro interessado, é natural que as partes entabulem negociação contratual para tal finalidade, sendo o terceiro atendido normalmente pela prestação de serviços por parte do operador do terminal, de maneira isonômica a todos os demais usuários do mesmo terminal.</p>
<p>Art.10, §§</p>	<p>EXCLUSÃO DE INCISOS</p> <p>§ 1º Os contratos podem prever acordo de nível de serviço, com</p>	<p>A liberdade de contratação é princípio elementar nas regras do direito privado. Os contratos celebrados entre terminais e clientes são de livre negociação entre as</p>

	<p>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.</p> <p>§ 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</p> <p>§ 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</p> <p>§ 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 tancagem exclusiva para um único carregador.</p>	<p>partes.</p> <p>Não há necessidade de controle de cláusulas ou de regulação por parte da Agência.</p>
<p>Art.12, §1º</p>	<p>EXCLUSÃO DE ARTIGO E INCISOS</p> <p>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.</p> <p>§ 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</p>	<p>A liberdade de contratação, em especial quanto à não limitação de volume de capacidade estática e prazo contratual, é condição fundamental para não gerar desincentivo a novos investimentos, principalmente aqueles em infraestrutura cuja característica é de capital intensivo com maturidade de longo prazo.</p> <p>Uma das formas de justificar a alocação de recursos em novos investimentos, quer pela construção quer pela ampliação de terminais, é a prospecção das condições de utilização do terminal por seus futuros usuários, e nesta linha, a restrição à contratação de longo prazo apenas dificulta a sustentação do modelo econômico que justifica investimentos com tal característica.</p>

		<p>Limitar a contratação em termos de volumes ou em prazo restringe a realização de investimentos dificultando a viabilidade de empreendimentos que inicialmente se sustentam num cliente âncora até que o fluxo logístico de uma geografia específica se consolide.</p> <p>Da mesma forma, limitar o prazo da contratação restringe a capacidade comercial do terminal no sentido de prover preços mais vantajosos ao usuário que assume o compromisso por longo prazo, o que é um contrassenso à eficiência e economicidade da escala contratual.</p>
Art.12, §2º	<p>EXCLUSÃO DE INCISO</p> <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>A logística de movimentação dos produtos dos usuários do terminal não deve ficar à mercê de dispositivo regulatório que inibe o planejamento de longo prazo, o que destruirá a eficiência das cadeias de abastecimento. Além disto, tal procedimento reduzirá o nível de ocupação dos terminais pois o processo de oferta pública demandará necessariamente um período de vacância na utilização dos tanques, o que é contraproducente.</p>
Art.12, §4º	<p>EXCLUSÃO DE INCISO</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 tancagem da autorização outorgada pela ANP</p>	<p>A obrigação de descredenciamento de tanques ANP prejudicará o setor pela redução da oferta de tanques ANP e conseqüente pressão inflacionária nos preços dos serviços, efeito claramente contrário ao intuito da resolução.</p> <p>Mister reforçar o conceito de que o terminal multipropósito tem por característica a maximização da utilização da infraestrutura do terminal obtida através da consolidação da demanda de produtos regulados e não regulados.</p> <p>A imposição de exclusão de tancagem quando atingido um percentual de 50% de utilização por produtos não regulados elimina oportunidade de compensação das</p>

		<p>flutuações de demanda entre produtos regulados e não regulados. Além disto, elimina a possibilidade de acomodação de picos de demanda de produtos regulados.</p> <p>Causará redução da oferta de capacidade ofertada ao mercado com a consequente aumento nos preços praticados, em claro prejuízo a toda a cadeia de usuários dos terminais multipropósito.</p>
<p>Art.14, e §§1º e 2º</p>	<p>EXCLUSÃO DO ARTIGO E PARÁGRAFOS</p> <p>V – DA CESSÃO DE CAPACIDADE</p> <p>Art. 14 O carregador poderá ceder a capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal, e com autorização de 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>Cessão de espaço contratado no terminal a terceiro deve ser condicionada a anuência prévia do operador do terminal, portanto deve ser regulada pelas regras de contratação privadas entre os agentes, não sendo necessária a intervenção da Agência.</p> <p>A cessão de espaço de um usuário para terceiro deve ser precedida de enquadramento de qualificação mínima do terceiro e de acordo comercial / contratual com o operador do terminal visando a mitigar responsabilidade solidária a eventual inadimplência tributária bem como risco de apreensão de produto e consequente indisponibilidade parcial da capacidade estática do terminal, além de garantir atendimento às boas práticas do setor. Por exemplo, assegurar a qualidade do produto principalmente se este for armazenado em pool, assegurar que a origem do produto seja regular, cumprir com as boas práticas do setor quanto aos requerimentos de segurança no transporte do produto.</p> <p>Além disto, permitir a cessão de espaço sem anuência do operador – como proposto – permite arbitragem no mercado pelo usuário do terminal, possibilitando inclusive operação a preços majorados através da criação de um mercado secundário (quarteirização), não sendo esse o espírito a que se propõe o regramento.</p>

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