



**REVISÃO DA PORTARIA ANP 251/2000**  
Regulamentação do Acesso de Terceiros  
a Terminais Aquaviários

**Superintendência de Infraestrutura e Movimentação - SIM**

Setembro de 2019

**Diretoria Técnica**

José Cesário Cecchi

**Superintendente de Infraestrutura e Movimentação**

Helio da Cunha Bisaggio

**Superintendente Adjunta de Infraestrutura e Movimentação**

Luciana Rocha de Moura Estevão

**Assessor de Infraestrutura e Movimentação**

Mario Confort

**Equipe Técnica da SIM**

Alessandra Silva Moura

Alexandre de Souza Lima

Almir Beserra dos Santos

Bruno Felipe Silva

Felipe da Silva Alves

Guilherme Biasi

Ingrid Borba do Nascimento Barbosa

Jader Rocha

Karine Alves de Siqueira

Leonardo Jardim da Silva Faria

Magno Antonio Calil Resende Silveira

Marcello Gomes Weydt

Marcio Bezerra de Assumpção

Marco Antonio Barbosa Fidelis

Maria Ferreira Morris

Priscila Raquel Kazmierczak

Tatiana Domingos Romaguera

Tatiana Paranhos Cerqueira de Macau

Thiago Armani Miranda

**Responsável pela Elaboração da Nota Técnica**

Alessandra Silva Moura

Luciano de Gusmão Veloso

Magno Antonio Calil Resende Silveira



## SUMÁRIO

I.	DO PROBLEMA.....	4
I.1.	DESCRIÇÃO .....	4
I.2.	HISTÓRICO.....	4
I.3.	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL .....	5
I.3.1.	ACESSO A TERCEIROS .....	6
I.3.2.	PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO .....	8
I.3.3.	ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO.....	9
II.	AGENTES ENVOLVIDOS/GRUPOS AFETADOS .....	9
II.1.1.	ÁREAS DE INTERFACE NA ANP.....	10
III.	DOS OBJETIVOS DA INTERVENÇÃO REGULATÓRIA.....	11
III.1.	IDENTIFICAÇÃO DAS OPÇÕES REGULATÓRIAS.....	12
IV.	CONSULTA AOS GRUPOS AFETADOS.....	12
V.	DA ANÁLISE .....	13
V.1.	PORTOS BRASILEIROS .....	14
V.1.1.	INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS .....	16
V.1.2.	CANAIS DE ACESSO E PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO.....	18
V.1.3.	TERMINAIS AQUAVIÁRIOS .....	19
V.1.3.1.	INFRAESTRUTURAS DOS TERMINAIS.....	21
V.1.3.2.	FLUXOS LOGÍSTICOS DOS TERMINAIS AQUAVIÁRIOS .....	22
V.1.3.3.	ESPECIFICIDADES DOS TERMINAIS AQUAVIÁRIOS .....	24
V.1.3.3.1.	CONCORRÊNCIA PELO USO DOS TERMINAIS .....	24
V.1.3.3.1.1.	INTRODUÇÃO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS NOS TERMINAIS.....	27
V.1.3.4.	PODER DE MERCADO DA PETROBRAS.....	28
V.2.	A ATUAL REGULAMENTAÇÃO .....	30
V.3.	REGRAS DA NOVA RESOLUÇÃO DO LIVRE ACESSO .....	33
VI.	CONCLUSÃO .....	67

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 2019

Assunto: Revisão da Portaria ANP  
251/2000. Regulamentação do  
Acesso de Terceiros aos Terminais  
Aquaviários

## I. DO PROBLEMA

### I.1. DESCRIÇÃO

A presente Nota Técnica tem como objetivo descrever os estudos que foram realizados em função da revisão da Portaria ANP nº 251 de 7 de novembro de 2000 (PANP 251/2000), que estabelece os critérios para o livre acesso, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e seus derivados, e que resultaram na minuta do novo regulamento. Portanto, não se trata de introdução de nova intervenção regulatória e sim de ajustamento de norma vigente.

### I.2. HISTÓRICO

Por se tratar de norma existente, a revisão foi iniciada pela análise da formatação da regulamentação vigente do acesso aos terminais pela ANP, isto é, pela leitura das considerações relativas à elaboração da Portaria ANP nº 251, de 2000, registradas no Processo nº 48610.000015/2000-24 e nas Propostas de Ação nº 01/2000, 361/2000, 2436/2001 e 10/2002, além de artigos e publicações relevantes ao tema do acesso a terceiros.

Em dezembro de 2016, após os estudos iniciais supracitados, foram colhidos subsídios com a sociedade acerca da revisão, por meio do mecanismo de Consulta Prévia no sítio da ANP, na Internet. A consulta foi realizada com o uso de formulário padronizado, baseado nos capítulos da PANP 251/2000.

Nos anos seguintes, foi ampliada a discussão técnica com a sociedade e com entes governamentais. Durante os trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil, programa atualmente renomeado para Abastece Brasil, a Agência colheu diversas informações junto ao mercado regulado, em especial, nos anos de 2017 e 2018.

Como etapa final da revisão, a Agência, em diálogo amplo com o mercado e obedecendo ao item 4.4.3 da Instrução Normativa ANP nº 14/2018 (IN 14/2018), realizou *workshop* técnico em 2019, tendo como principais temas: Regras de Livre Acesso, Preferência do Proprietário e Remuneração pelo uso de Infraestrutura.

Após esse *workshop*, foi elaborada a Minuta de Resolução Final, que será submetida à aprovação da Diretoria Colegiada da ANP, juntamente com os comentários da Procuradoria Federal e da Secretaria Executiva da ANP.

As etapas da revisão podem ser vistas na Figura 1, a seguir.



Fonte: Elaboração Própria

### I.3. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

Desde o ano 2000, foram grandes as alterações no cenário normativo relativo aos terminais, e também no mercado de petróleo e combustíveis. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por exemplo, foi criada anos depois da atual portaria de acesso da ANP estar vigente.

Em síntese, os principais dispositivos normativos atinentes ao tema, além da PANP 251/2000, são:

- a. a Lei nº 9478, de 1997 (Lei do Petróleo) - em especial, o art. 58;
- b. a Lei nº 12815, de 2013 (Lei dos Portos) e seus Decretos regulamentadores – em especial, Inciso V do art. 3º da Lei; e
- c. a Resolução ANTAQ nº 3707, de 2014.

### I.3.1. Acesso a Terceiros

A Lei do Petróleo em seu art. 58 definiu a obrigatoriedade de acesso a terceiros a terminais marítimos, sendo o seu uso facultado a terceiros interessados, mediante remuneração adequada ao titular das instalações:

(...)

*Art. 58. Será facultado a **qualquer interessado** o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, com exceção dos terminais de Gás Natural Liquefeito - GNL, **mediante remuneração adequada ao titular** das instalações ou da capacidade de movimentação de gás natural, nos termos da lei e da regulamentação aplicável.*

*§ 1º, Art. 58. A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada com base em critérios previamente estabelecidos, **caso não haja acordo entre as partes**, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado.*

*§ 2º, Art. 58. **A ANP regulará a preferência** a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de seus próprios produtos, com o objetivo de **promover a máxima utilização da capacidade de transporte** pelos meios disponíveis.*

(...) (grifos nossos)

Assim sendo, todo terminal marítimo que movimenta petróleo ou combustíveis (derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis) é obrigado por lei a atender, de forma não discriminatória, terceiros interessados nos serviços de movimentação de produtos pelo Terminal.

Por sua vez, o inciso V do art. 3º da Lei dos Portos prevê, como diretriz para a exploração dos portos organizados, o estímulo à concorrência por meio de incentivo à participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos, instalações e atividades portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País:

...

*Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:*

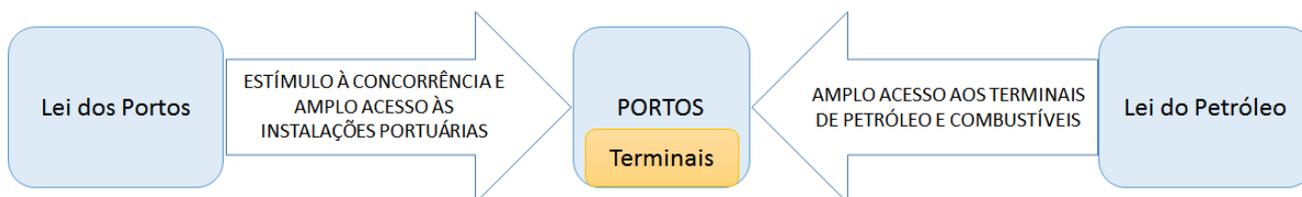
(...)

*V - **estímulo à concorrência**, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.*

... (grifos nossos)

Assim sendo, como é mostrado na Figura 2, a seguir, a Lei dos Portos e a Lei do Petróleo são complementares no sentido do amplo acesso de terceiro aos terminais aquaviários.

Figura 2 - Acesso a Terceiros



Fonte: Elaboração Própria

Tendo em vista o dispositivo legal, em 2000, a ANP regulamentou o acesso de terceiros (*third party access*) por meio da Portaria ANP 251/2000.

Cabe esclarecer que a Lei do Petróleo explicitou o acesso apenas aos terminais marítimos. Contudo, a Agência ampliou a obrigação para todos os terminais aquaviários, isto é, incluiu os terminais lacustres e fluviais, além dos marítimos, cujo acesso já era previsto explicitamente.

A decisão da Agência foi amparada por meio do documento “Parecer Jurídico Referente à Proposta de Ação nº 1/2000”, emitido pela Procuradoria Federal da Advocacia Geral da União, junto à ANP (PF/ANP). No referido Parecer, a justificativa jurídica foi a garantia do alcance da eficácia do dispositivo legal:

*“... ficamos convencidos da necessidade de que a Agência defenda uma interpretação não literal da norma e sim uma interpretação que incorpore os elementos técnicos e sociais determinantes da própria eficácia da norma, já que a mera regulamentação de livre acesso a terminais marítimos não permitiria que a norma atingisse seu objetivo que é o de garantir a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis. ...”*

Outro ponto importante a ser esclarecido sobre o acesso aos terminais é que a Lei do Petróleo não faz distinção acerca da localidade do terminal aquaviário, com relação à obrigação de acesso a terceiros. Portanto, tanto os agentes que operam terminais que movimentam petróleo e combustíveis situados dentro do polígono dos portos organizados quanto fora, ou em portos privados, são atingidos pela obrigação de ofertar acesso não discriminatório às instalações portuárias arrendadas e exploradas pelo agente, ou de sua propriedade.

Logo, tratando-se de produtos regulados pela ANP, há obrigação de apreciação dos pedidos de acesso de terceiros pelo operador do terminal e, caso haja disponibilidade e interesse de terceiros, de prestação de serviço de movimentação e armazenagem, tal acesso deve ser disponibilizado, mediante remuneração adequada ao titular dessas instalações.

Cumpra informar que foi enviada manifestação durante a Consulta Prévia realizada pela ANP, ponderando que seria competência exclusiva da ANTAQ regulamentar o acesso de terceiros aos portos e terminais brasileiros. Em decorrência desta manifestação, foi encaminhado um questionamento formal para a Procuradoria Federal, pelo Memorando n.º 006/2017/SCM, de forma a confirmar as competências da ANP. A resposta da PROGE foi encaminhada por meio do Parecer 65/2017/CONSUL/RJ/PFANPRJ/PGF/AGU o qual expõe que o entendimento do manifestante era equivocado, e que a ANP era competente para regular matéria disciplinada na Lei do Petróleo.

Por fim, é preciso esclarecer que o acesso de terceiros, quando estes estão interessados na contratação de serviços dos terminais para movimentação de petróleo, derivados de petróleo e derivados de gás natural, é diferente da utilização em caráter excepcional de instalações portuárias definida no art. 7º da Lei dos Portos, que visa o regular uso compartilhado, mediante remuneração, de áreas portuárias que estão operando aquém da capacidade estática ou dinâmica. Ou seja, o acesso excepcional da Lei dos Portos não trata do acesso de terceiros regulado pela ANP.

Ressalta-se que a Resolução ANTAQ 3707, de 2014, explicita em seu art. 13 que a “*disciplina relativa ao acesso e uso dos terminais marítimos referidos no artigo 58 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ocorrerá com base na regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP*”.

### I.3.2. Preferência do Proprietário

Como já apresentado no item I.3.1, com relação à preferência do proprietário, o § 2º do art. 58 da Lei do Petróleo determina que a ANP deverá regular a preferência a ser atribuída ao possuidor das instalações para movimentação de seus próprios produtos, com um objetivo definido: promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.

Assim sendo, a legislação tão somente determina que deve ser regulamentada pela ANP a preferência que pode ser atribuída ao proprietário, sem restringir qual será esta preferência, e tampouco de que forma ela será concretizada, cabendo à Agência decidir como serão as regras.

Nesse sentido, é importante refletir sobre a propriedade, uma vez que em terminal aquaviário situado no porto organizado não existe a figura de um proprietário, pois tal local é considerado um bem público.

Logo, ainda que o operador do terminal em porto organizado movimente produtos próprios ou pertencentes ao mesmo grupo econômico do arrendatário do terminal, não caberia nenhum tipo de preferência ao proprietário para a movimentação dos seus produtos, devendo a arrendatária tratar

todos os usuários do terminal com isonomia, independente de se tratar ou não do proprietário, observando sempre o Contrato de Arrendamento e a legislação pertinente.

Portanto, só é possível a regulação da preferência do proprietário quando se tratar de terminal de propriedade privada, que atenda aos interesses de seu proprietário, desde que dentro dos preceitos legais.

### I.3.3. Alterações na Legislação

A revisão da norma demandou a verificação das principais alterações no arcabouço legal relativo à norma atual, desde a data da publicação da PANP 251, em 2000, além do levantamento interno acerca da efetividade da aplicação das regras da portaria ao longo de sua existência e das demandas dos agentes por alterações.

Destarte, são destacados no Quadro 1 as alterações mais relevantes para a PANP 251/2000.

**Quadro 1 - Alterações na Legislação Correlacionada**

LEGISLAÇÃO	ALTERAÇÕES MAIS RELEVANTES
<b>Lei nº 9.478/1997</b> (Capítulo IV) Alterada pelas Leis nº 11.097/2005 e nº 12.490/2011	– Regulação do setor de biocombustíveis passou a ser atribuição da ANP.
<b>Lei nº 12.815/2013</b> Regulamentada pelos Decretos nº 8033/2013 e nº 9.048, de 2017	– Novo marco regulatório do setor portuário: <ul style="list-style-type: none"><li>○ Modificou o conceito de Terminal de Uso Privado;</li><li>○ Exigência de ouvir a ANP sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.</li></ul> – Revogou a Lei nº 8.630/1993.

## II. AGENTES ENVOLVIDOS/GRUPOS AFETADOS

A ação da revisão da PANP 251/2000 afeta diretamente todos os operadores de terminais aquaviários que movimentam petróleo e combustíveis líquidos ou liquefeitos, isto é, empresas autorizadas pela ANP a operar instalações classificadas como terminais.

Os principais clientes dos terminais de petróleo e combustíveis são empresas produtoras, importadoras, exportadoras e distribuidoras de combustíveis e de GLP, além de empresas do ramo

petroquímico. Portanto, esses serão agentes diretamente afetados, juntamente com todos os demais usuários dos terminais.

Além dos agentes de mercado, o principal órgão público atingido diretamente pela supracitada proposição regulatória, além da própria ANP, é a ANTAQ, regulador do setor portuário.

Como se trata de tema relacionado à competitividade no setor de óleo e gás, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE também pode ser indiretamente impactado pelas normas da ANP.

#### II.1.1. Áreas de Interface na ANP

De acordo com o Regimento Interno da ANP<sup>1</sup>, são competências da Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM) a gestão do processo de regulação e fiscalização do acesso à capacidade das instalações de transporte de petróleo e seus derivados, a proposição de critérios a serem utilizados para o acesso de terceiros a essas instalações e a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações de transporte de petróleo e seus derivados.

Além da SIM, as áreas de interface na ANP com relação ao acesso de terceiros a terminais aquaviários são a Superintendência de Distribuição e Logística (SDL) e a Superintendência de Produção de Combustíveis (SPC), em razão da presença de instalações de distribuição e de formulação de combustíveis em portos, respectivamente, além da interface logística e interdependência das atividades de distribuição e de produção de combustíveis com a atividade de transporte aquaviário de petróleo, derivados e biocombustíveis.

Do mesmo modo, existe, ainda que em menor grau, possibilidade de interface com a Superintendência de Desenvolvimento e Produção (SDP), em função da existência de instalações autorizadas pela ANTAQ como Terminal de Uso Privado que são utilizadas para apoio de operações *offshore*, incluindo o abastecimento de navios.

---

<sup>1</sup> Inciso VI, artigo 26 da Portaria ANP 69/2011.

### III. DOS OBJETIVOS DA INTERVENÇÃO REGULATÓRIA

Como já explicado, o livre acesso (ou acesso de terceiros) a terminais aquaviários é uma determinação legal, inserida no âmbito da abertura do mercado brasileiro de óleo e gás, que visa a dar oportunidade de uso a todos os interessados nas instalações portuárias de entrada e de saída de produtos<sup>2</sup> regulados pela ANP, seja estes produtos importados, exportados ou movimentados por cabotagem ao longo da costa brasileira.

Trata-se de importante instrumento de fomento de competitividade no setor, pois o modal aquaviário é a principal forma de entrada dos combustíveis importados e do petróleo nacional produzido *offshore*, e também do importado, além de ser importante via de movimentação de grandes volumes de produtos das refinarias entre as regiões do Brasil, uma vez que não existe ligação dutoviária em quantidade suficiente para atender às desafiadoras necessidades logísticas do país.

Passados dezenove anos da sua publicação, a PANP 251/2000 passou por apenas uma revisão<sup>3</sup> de redação, que culminou em uma republicação da Portaria, em 2002. Contudo, tendo em vista o tempo transcorrido desde a última revisão, falta incluir no escopo da norma a movimentação de biocombustíveis nessas instalações e os inúmeros reflexos das mudanças introduzidas no setor portuário pela criação da ANTAQ<sup>4</sup> e pelo novo marco regulatório do setor, a Lei nº 12.815, de 2013, conhecida como Lei dos Portos<sup>5</sup>, juntamente com seus Decretos regulamentadores, apresentados no item I.3.3 deste documento, além das eventuais inovações trazidas nas demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Adicionalmente, a revisão pretende compatibilizar a PANP 251/2000 com os critérios já estabelecidos pela Resolução ANP nº 35/2012, que trata do Livre acesso a Dutos de Transporte Longos, em função da interconexão entre terminais aquaviários e dutos (transporte multimodal), além de considerar algumas proposições definidas na revisão da Portaria ANP nº 170/2002 (Empresas de Navegação) e na criação do novo Regulamento Técnico de Terminais (RTT).

Dada a relevância para o mercado de operação de terminais, em especial por tratar de direito de acesso, a revisão da Portaria prevê também a avaliação acerca da necessidade e oportunidade de inclusão de novos temas, além dos que já estavam presentes na regulamentação atual, tais como o *unbundling*, em função do poder de mercado atual da Petrobras.

---

<sup>2</sup> Exceto o Gás Natural Liquefeito.

<sup>3</sup> Processo ANP 48610.000015/2000 e Propostas de Ação nº 001/2000, nº 361/2000, nº 2436/2001 e nº 010/2002.

<sup>4</sup> A ANTAQ foi criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e instalada em 17 de fevereiro de 2002.

<sup>5</sup> A Lei dos Portos regula a exploração direta e indireta pela União de *portos e instalações portuárias* e sobre as atividades desempenhadas pelos *operadores portuários*.

### III.1. Identificação das Opções Regulatórias

O problema a ser resolvido é a obsolescência da PANP 251/2000, tendo em vista a evolução das leis e do próprio mercado regulado, transcorridos dezessete anos da publicação da última revisão da Portaria.

Portanto, não havia outra alternativa à revisão da PANP 251/2000, pois manter o texto desatualizado não seria possível, uma vez que algumas correções de redação se tornaram imprescindíveis por força da Lei dos Biocombustíveis e da nova Lei dos Portos. Logo, diante da oportunidade de revisão, decidiu-se reavaliar os critérios regulatórios vigentes para a garantia do acesso.

### IV. CONSULTA AOS GRUPOS AFETADOS

A fim de se obter subsídios e informações adicionais sobre a necessidade de revisão da atual norma de acesso, foi realizada consulta prévia de 30 dias, de 21/11/2016 a 20/12/2016, por meio do site da ANP na Internet, com a utilização de formulário específico. O resultado da consulta foi tabulado e as manifestações foram agrupadas em tabelas de acordo com os temas.

De forma a organizar os comentários recebidos, foram elencados os seguintes temas no formulário, com base na Portaria vigente:

- Regras gerais para o livre acesso;
- Regras para prestação dos serviços pelo operador (acordos de nível de serviço / SLA);
- Regras para a preferência do carregador proprietário;
- Programação prévia e extemporânea;
- Formato de divulgação da informação de capacidade do terminal / disponibilidade;
- Formato de divulgação das tarifas de referência para serviços padronizados do terminal;
- Requisitos mínimos para as condições gerais de serviço do terminal;
- Formato de divulgação dos dados históricos de volumes mensais dos produtos movimentados;
- Solicitações de acesso e cessão de capacidade;
- Tarifas propostas pelos operadores;
- Outros temas (ex.: definições, qualidade dos produtos, conexão dutoviária, etc.).

Além da Consulta Prévia, os debates do Workshop técnico realizado em 2019, citado no item I.2, foi gravado em áudio e transcrito integralmente em relatório próprio. Todas as manifestações da Consulta Prévia, as apresentações e a transcrição do Workshop são apresentadas na íntegra no Processo e no sítio da ANP na Internet.

Na próxima etapa de Consulta, a Consulta Pública à minuta do novo regulamento ocorrerá após a aprovação do texto proposto pela Diretoria Colegiada da ANP.

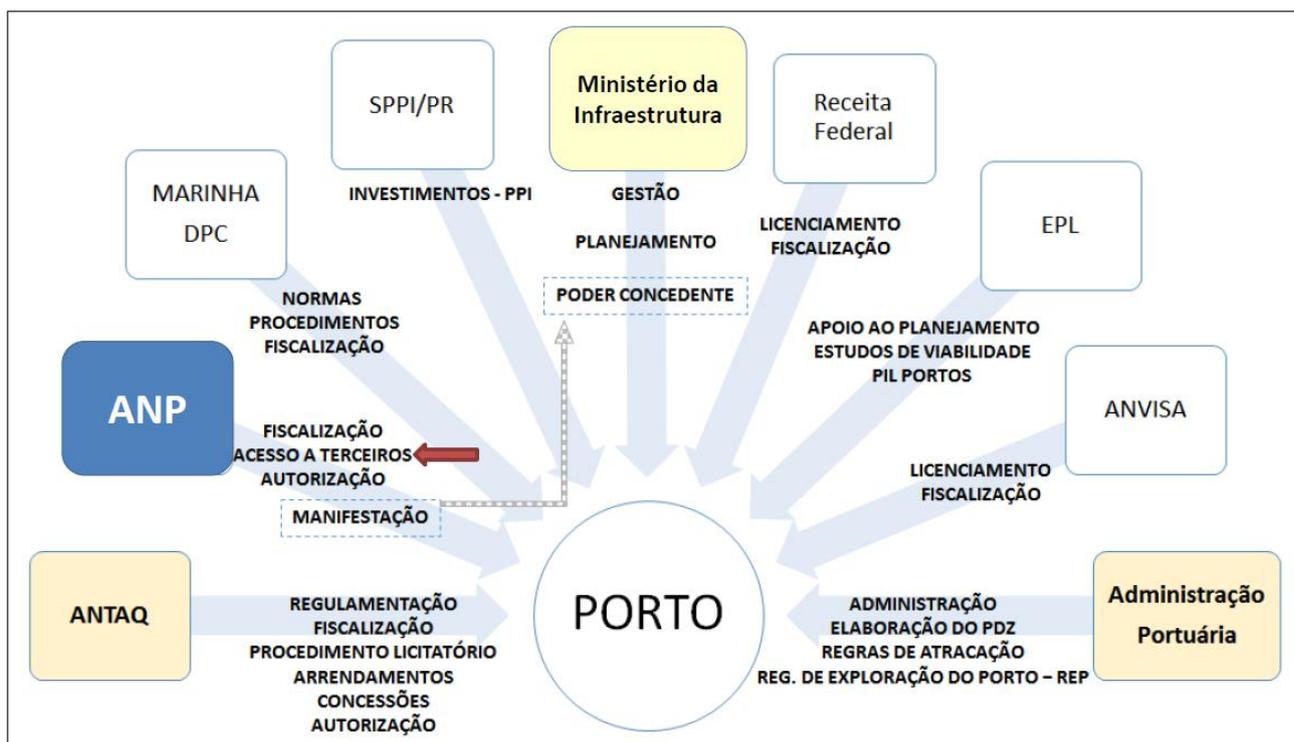
## V. DA ANÁLISE

Para iniciar a análise sobre a regulamentação do acesso aos terminais aquaviários, é interessante contextualizar o papel dos portos na indústria do petróleo e dos biocombustíveis.

No mercado mundial, os portos ocupam papel relevante nos sistemas de transferência e de transporte<sup>6</sup> de petróleo, derivados e biocombustíveis, pois permitem a movimentação de grandes volumes de produtos entre regiões geográficas, além de interconectarem diferentes modais de transporte ao modal aquaviário.

Como mostra a Figura 3, a seguir, no Brasil, diversas entidades públicas integram direta ou indiretamente o funcionamento e operacionalização do setor portuário, dentre elas a ANP, que está inserida no Sistema em função da importância da movimentação de petróleo e de combustíveis para o setor de grânéis líquidos nos portos.

Figura 3 - Sistema Portuário Nacional - Principais Entidades



Fonte: Elaboração Própria

<sup>6</sup> Conforme disposto na Lei nº 9.478/1997, em seu artigo 6º, inciso VII, o transporte é a movimentação destes produtos em meio ou percurso considerado de *interesse geral*.

## V.1. Portos Brasileiros

De acordo com as informações constantes do site do Ministério da Infraestrutura, existem atualmente, no Sistema Portuário Nacional<sup>7</sup>, 37 portos públicos e mais de 170 instalações portuárias de uso privado.

O porto público ou “porto organizado” é um bem público, cujo tráfego e operações portuárias estão sob jurisdição de autoridade portuária. A área (o polígono) dos portos organizados é delimitada por ato do Poder Executivo e compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso físico ao porto organizado.

Já os portos privados são autorizados<sup>8</sup> pela ANTAQ, isto é, são tratados como instalações portuárias exploradas pela iniciativa privada mediante autorização e localizadas sempre fora da área do porto organizado.

Nos portos organizados, o granel líquido com maior volume movimentado são os derivados de petróleo, que responderam por 68,56% das movimentações acumuladas realizadas em 2017. Nos TUPs o petróleo é o produto mais movimentado, respondendo por 73,62% da movimentação de líquidos nessas instalações, naquele mesmo ano. Somando-se a movimentação nacional de granéis líquidos para os produtos petróleo e derivados de petróleo, alcança-se o percentual de 90,01% de toda a movimentação de granéis líquidos em portos brasileiros no ano de 2017, como pode ser observado na Figura 4, a seguir.

A administração portuária pode ser exercida diretamente pelo Estado (Autoridade Portuária<sup>9</sup>) ou delegada<sup>10</sup>. Portanto, a administração portuária pode ser desempenhada por estados, municípios, consórcios públicos, por entidades privadas (no caso dos TUPs e das Estações de Transbordo de

---

<sup>7</sup> O mapa com a localização dos Portos Organizados e dos Terminais de Uso Privados pode ser consultado em <https://webportos.labtrans.ufsc.br/> e a listagem dos Portos Brasileiros está disponível em <http://www.transportes.gov.br/conteudo/89-portos-menu-lateral/5423-sistema-portuario-nacional.html> ou em <http://observatorioantaq.info/index.php/category/portos-brasileiros/>.

<sup>8</sup> Os instrumentos de outorga para exploração econômica da infraestrutura aquaviária têm sua regulação atribuída à ANTAQ pela Lei nº 10.233/2001, que inclui autorizar atividades econômicas e celebrar atos de outorga de concessão.

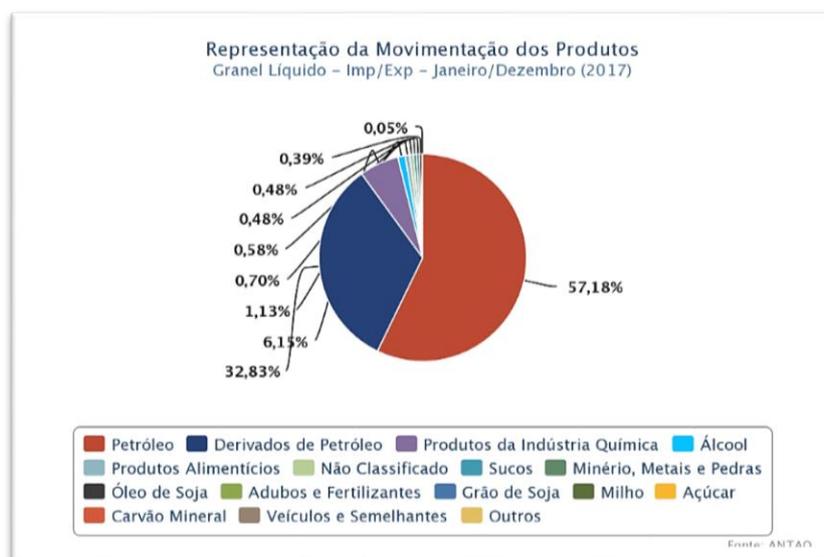
<sup>9</sup> A Autoridade Portuária é um Poder Público Federal, oriundo do Art. 21, XII, alínea f da CRFB1988: “*Compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos, fluviais e lacustres*”.

<sup>10</sup> A delegação é definida na Lei dos Portos como a “transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996”.

Cargas (ETCs)) ou pelas Companhias Docas (sociedades de economia mista que têm o governo como acionista).

Os portos também se submetem às normas, procedimentos e à fiscalização da Marinha do Brasil e de outros órgãos, alguns deles já apresentados na Figura 3, e às normas internacionais.

Figura 4 - Movimentação Portuária Nacional - Granéis Líquidos - 2017



Fonte: ANTAQ, Data de Referência: Consulta ao SIG ANTAQ em 13/01/2019.

Na realização de procedimentos licitatórios pelo poder concedente, para os arrendamentos de bem público destinado à atividade portuária a ser realizada em Portos Organizados (públicos) ou para as chamadas públicas e processos seletivos das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, o § 2º do artigo 16 da Lei dos Portos dispõe que, para a definição de diretrizes necessárias "o poder concedente **deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis** sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis" (grifos nossos).

Nesse sentido, desde 2015 a ANP vem se manifestando na forma de Notas Técnicas e Ofícios acerca da vocação das áreas para a movimentação de combustíveis, especialmente em relação aos editais para arrendamentos, e também sobre os portos organizados que seriam prioritários para o mercado regulado pela Agência, em função da garantia do abastecimento nacional de combustíveis.

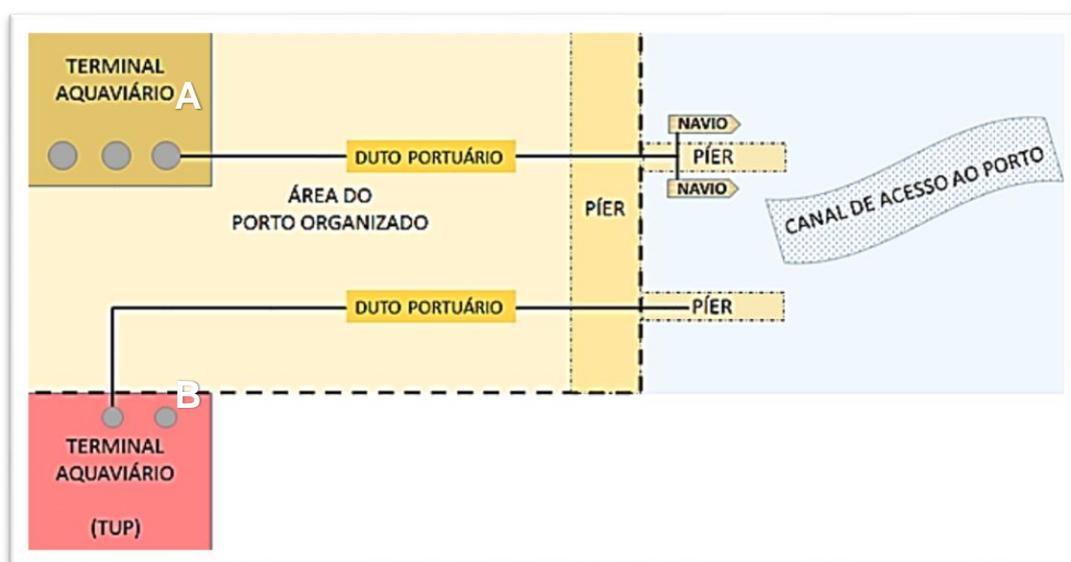
Além da segurança do abastecimento, uma das principais preocupações da ANP nas suas manifestações é a garantia de acesso de terceiros aos terminais aquaviários, uma vez que este é um mecanismo importante para viabilizar a competitividade no setor e para buscar a promoção da

máxima utilização da capacidade de transporte dos terminais. Tal mecanismo pode ser afetado em decorrência dos contratos firmados em função dos editais de arrendamento portuário.

### V.1.1. Instalações Portuárias

A definição de “instalação portuária” está presente no art. 2º da Lei dos Portos. De acordo com a referida Lei, é a instalação utilizada para movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, podendo estar situada dentro ou fora da área do porto organizado. A instalação portuária inclui a área e as infraestruturas dos terminais aquaviários.

Figura 5 – Exemplo de Porto Organizado (Público)



Fonte: Elaboração Própria

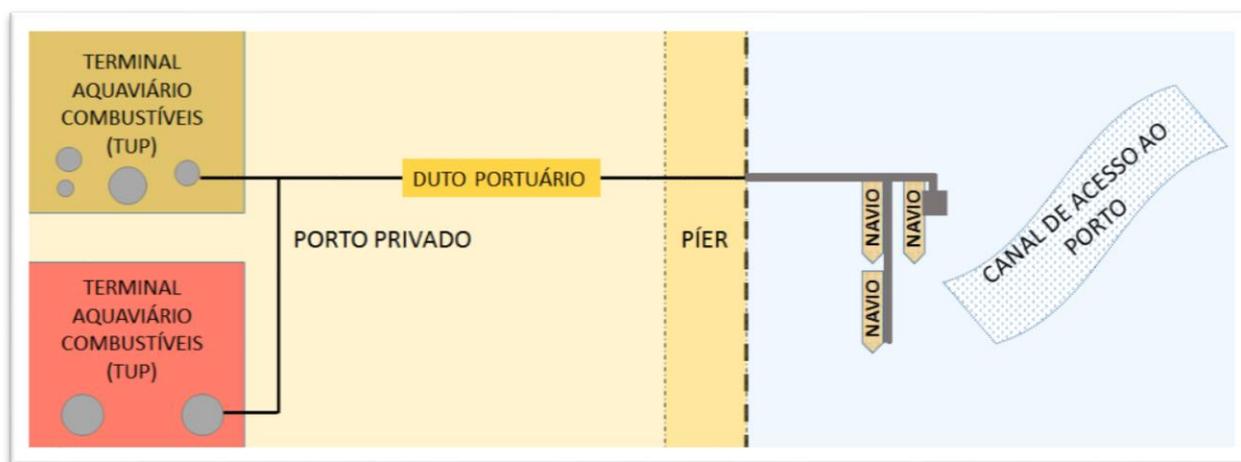
As instalações portuárias situadas dentro de porto organizado (na Figura 5, identificada com a letra A) podem ser arrendadas para exploração por prazo determinado, mediante cessão onerosa. Esses arrendamentos são realizados por meio da celebração de contrato entre a União ou a Unidade Federativa (Poder Concedente) e a empresa arrendatária, sempre precedida de licitação. Os processos de arrendamento da União são conduzidos pela ANTAQ.

A instalação portuária localizada fora da área do porto organizado (na Figura 5, identificada com a letra B) é uma instalação portuária privada, que, no caso da movimentação de combustíveis, pode ser autorizada como TUP ou como ETC.

De acordo com a ANTAQ, o TUP<sup>11</sup> é a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Organizado, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes deste.

Os portos privados, exemplificados na Figura 6, a seguir, e instalações portuárias não classificadas como portos organizados, mas operados por empresas públicas, tais como o Porto de Pecém<sup>12</sup> no Ceará, são explorados mediante Autorização prévia da ANTAQ na forma de TUPs. Instalações que estiverem localizados fora do Porto Organizado precisam possuir ligação dutoviária com um quadro de boias, cais ou píer para serem autorizadas pela ANTAQ como TUP.

Figura 6 - Exemplo de Porto Privado



Fonte: Elaboração Própria

Antes de 2013, os terminais privados eram diferenciados pelo tipo de uso: exclusivo ou misto. O art. 35 do Decreto-Lei nº 6620/2008, já revogado, determinava que apenas os TUP's de uso misto poderiam movimentar cargas de terceiros, em caráter subsidiário e eventual, sempre priorizando a movimentação de carga própria.

O mesmo Decreto definia carga própria como sendo aquela pertencente ao autoritário, à sua controladora ou à sua controlada, que justificasse, por si só, técnica e economicamente, a implantação e a operação da instalação portuária. Ou seja, a carga própria deveria ser suficiente

<sup>11</sup> Cabe ressaltar que existem instalações antigas autorizadas como TUPs, mas que estão situadas dentro da poligonal de Portos Organizados. Estas instalações se encontram em regularização pela ANTAQ.

<sup>12</sup> O Porto de Pecém é um *sui generis*, pois é fruto de um Contrato de Adesão firmado entre o Governo do Estado do Ceará, com a interveniência da Companhia de Integração Portuário do Ceará - CEARAPORTOS, sociedade anônima de economia mista, e Ministério dos Transportes, mas não é considerado um Porto Organizado e sim como um TUP, apesar de ter características semelhantes as de um Porto Público, mas que pode receber investimento privado sem licitação.

para justificar o investimento no TUP. De acordo com Farranha<sup>13</sup>, essa importante mudança trazida pela Lei dos Portos possibilitaria a atração de investimentos privados no setor portuário.

A movimentação de qualquer tipo de carga nos TUPs, além da carga própria, potencialmente fomenta a concorrência interportos, isto é, entre os serviços prestados pelos portos públicos e por portos privados e, ao mesmo tempo, facilita a garantia de retorno dos investimentos, por conta da possibilidade de diversificação da carga.

Com esta mudança introduzida na nova Lei dos Portos mais projetos de portos privados foram iniciados. No caso dos combustíveis, destaca-se o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, que já foi implantado.

Como o novo marco regulatório dos portos mudou o conceito de TUP's, faz-se necessário revisar a definição de TUP da PANP 251/2000, uma vez que esta Portaria exclui da sua abrangência os antigos "TUPs de uso exclusivo" no § 2º do Art. 1º:

(...)

*§ 2º. Os terminais mencionados no caput deste artigo podem ser públicos ou privados, sendo que neste último caso **não podem ser de uso exclusivo**, devendo ser de uso misto, como definido no inciso II, alínea "b", do § 2º do art. 4º da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.*

(...) (grifos nossos)

Cabe destacar que, mesmo para as instalações existentes antes de 2013, foi permitida a movimentação de cargas de terceiros, ainda que não seja obrigatório, pela Lei dos Portos, para as cargas em geral, excetuando-se o caso do petróleo e dos combustíveis, que possuem legislação específica prevendo a obrigação de uso para movimentação de carga de terceiros, caso exista interesse.

#### V.1.2. Canais de Acesso e Prioridade de Atracação

De acordo com a definição do Ministério da Infraestrutura, um canal de acesso, ilustrado nas Figuras 5 e 6, liga o alto-mar às instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial. Trata-se de trecho de hidrovía ligando os pontos de atracação ao mar aberto. O canal normalmente termina, em sua extremidade interna, em uma área de giro ou atracação da embarcação. Os canais de acesso são de uso comum das embarcações que precisam chegar ou sair de um determinado porto.

---

<sup>13</sup> FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira and BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de Investimentos. Rev. direito GV [online]. 2015, vol.11, n.1, pp.89-116. ISSN 1808-2432. <http://dx.doi.org/10.1590/1808-2432201505>.

A gestão do controle de tráfego marítimo<sup>14</sup> nos canais de acesso é de responsabilidade da autoridade portuária ou do titular do porto privado (administração portuária). Para atracar em um porto, as embarcações precisam respeitar a prioridade de atracação definida no Regulamento de Exploração de cada porto. Nos portos organizados, conforme competência fixadas no art. 36 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, compete ao Conselho de Autoridade Portuária - CAP sugerir alterações do referido Regulamento.

Portanto, quando se fala em acesso ao porto, o Regulamento de Exploração tem grande importância, pois pode restringir ou privilegiar indiretamente determinado agente ou tipo de carga, afetando as possibilidades de acesso efetivo a uma determinada instalação portuária. Pode-se citar como exemplo ilustrativo, a seguinte situação hipotética: dois navios aguardando fora do porto, um com combustível da empresa A e outro da empresa B. Embora existam normas prevendo o atendimento não discriminatório no terminal em si, pode haver regra no porto que preveja preferência ao navio de uma empresa estatal, por exemplo, ou ao recebimento do produto de B, em detrimento do produto da empresa A.

### V.1.3. Terminais Aquaviários

Após a breve descrição sobre os portos, canais e instalações portuárias em geral, é necessário esclarecer que o termo “terminal aquaviário” tem diferentes significados, abrangendo inclusive instalações que movimentam ou armazenam produtos que não estão no alcance da competência legal da Agência.

Ademais, existem instalações portuárias que movimentam combustíveis e que não foram classificadas como “terminal” pela ANP, tais como as bases de distribuição e alguns clientes industriais<sup>15</sup>, que possuem tancagens de combustíveis em portos públicos e privados.

Dessa forma, é necessário conceituar os termos principais relacionados aos portos e também o próprio “terminal aquaviário” no escopo deste documento e da nova regulamentação, tendo em

---

<sup>14</sup> Este controle inclui o Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) que, de acordo com a Marinha do Brasil é “um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções”.

<sup>15</sup> O Consórcio de Alumínio do Maranhão - Consórcio ALUMAR possui tancagem de óleo combustível em seu TUP (em comodato para a BR Distribuidora) e foi autorizado pela ANP a operar um duto portuário, por meio da Autorização nº 867/2015. A tancagem de óleo combustível existente na área do TUP ALUMAR (tanque 125E-TQ-01) destina-se a garantir disponibilidade de abastecimento do óleo combustível para a Refinaria de Alumina do Consórcio, onde é consumido no processo de calcinação (para queima em calcinador, que é considerado um equipamento fixo).

vista a imperativa caracterização inequívoca dos tipos de instalação avaliados pela ANP como sendo atingidos pelo dispositivo de acesso a terceiros, conforme definido na Lei do Petróleo.

Portanto, para os fins desta Nota Técnica, integram a definição de “terminal aquaviário”: todas as “instalações portuárias”, marítimas, fluviais ou lacustres, especializadas na movimentação de graneis líquidos, que tipicamente possuem equipamentos que possibilitam o carregamento e descarregamento de navios e barcas, tais como monoboias, quadros de boias, píeres de atracação, cais acostável, dutos portuários, braços de carregamento, vasos e tanques de armazenamento, desde que estejam autorizadas pela ANP com tal nomenclatura.

As autorizações da Agência seguem o disposto na Resolução ANP nº 52, de 2015 e se baseiam nos artigos 56 e 68-A da Lei do Petróleo que estabeleceram que qualquer empresa (ou consórcio de empresas) constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, pode ser autorizada para efetuar o transporte e armazenamento de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis, seja para suprimento interno do país ou para importação e exportação.

Atualmente, estão autorizados o total<sup>16</sup> de 62 terminais aquaviários com tancagem, conforme esquema apresentado na Figura 7, a seguir. A capacidade de armazenagem estática dessas instalações totaliza mais de 9,68 milhões de m<sup>3</sup>, sendo 51% situada na região sudeste. Os terminais aquaviários são os mais representativos do país, tanto em termos de quantidade de instalações (56%) quanto de capacidade de armazenamento (70%).

Figura 7 - Dados Estatísticos de Terminais Brasileiros

Classe do Terminal	TERMINAL AQUAVIÁRIO			TERMINAL TERRESTRE		
	Quantidade	Capacidade	% Capacidade	Quantidade	Capacidade	% Capacidade
Centro-Oeste	1	8.052	0%	4	245.859	6%
Nordeste	17	2.240.216	23%	5	106.524	3%
Norte	7	263.164	3%	2	21.842	1%
Sudeste	23	4.895.747	51%	31	3.492.562	85%
Sul	14	2.280.286	24%	7	218.602	5%
<b>Total Geral</b>	<b>62</b>	<b>9.687.465</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>4.085.389</b>	<b>100%</b>

(a) Capacidade em m<sup>3</sup> e Quantidade de Terminais, por Classe

CLASSE DE TERMINAL	Quantidade	Capacidade	Percentual da Capacidade por Produto		
			Petróleo	Combustíveis (exceto GLP)	GLP
TERMINAL AQUAVIÁRIO	56%	70%			
TERMINAL TERRESTRE	44%	30%			

(b) Percentual da Quantidade e da Capacidade, por Classe de Terminal

CLASSE DE TERMINAL	Percentual da Capacidade por Produto		
	Petróleo	Combustíveis (exceto GLP)	GLP
TERMINAL AQUAVIÁRIO	72%	68%	82%
TERMINAL TERRESTRE	28%	32%	18%

(c) Percentual da Capacidade por Produto, por Classe

Fonte: SIMP/ANP, em maio de 2019

<sup>16</sup> Existem instalações que ficam fora dessa estatística, por não possuírem tancagem estática, como, por exemplo, o Terminal de Mucuripe, da Petrobras Transporte S/A - Transpetro.

#### V.1.3.1. Infraestruturas dos Terminais

Tipicamente, os terminais aquaviários de combustíveis e de petróleo possuem pontos de atracação, tanques e plataformas de carga e descarga de uso exclusivo e especializado para a movimentação de granéis líquidos, pois há necessidade de particularização da infraestrutura presente nesses terminais em função dos requisitos técnicos para a movimentação deste tipo de carga.

O terminal aquaviário precisa prover tancagem de armazenamento para fins de estocagem e também para funcionar como um pulmão, armazenando temporariamente os produtos, de forma a permitir a alteração no fluxo e na quantidade do produto que está sendo movimentado. Dessa forma, a disponibilidade de tancagem pode ser imprescindível para a efetiva movimentação de produtos nos terminais.

Não somente os tanques, mas também os dutos portuários dos terminais viabilizam a movimentação de produtos provenientes ou em direção ao meio aquaviário.

No caso dos terminais situados fora da área dos portos organizados que tenham ligação a estes, como no exemplo já apresentado na Figura 5, os dutos podem fazer parte do porto e operarem sob a responsabilidade da administração portuária pública, realizada pela autoridade portuária. Contudo, existem casos nos quais os TUPs se interligam a píeres operados por outra empresa (áreas ocupadas por terceiros), mesmo no caso de portos públicos.

A redação da PANP 251/2000, em seu art. 1º, §1º, determina que a infraestrutura dos terminais de combustíveis esteja incluída no âmbito do acesso a terceiros, quando ela for considerada indispensável para a movimentação:

...

*§ 1º. Estão sujeitos à presente Portaria os terminais aquaviários públicos ou privados, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais, **incluindo os sistemas de atracação de embarcações, os dutos na área do Terminal, bem como os sistemas de armazenagem e demais sistemas complementares, desde que os mesmos sejam indispensáveis para a movimentação daqueles Produtos**, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário.*

... (grifos nossos)

Existe também a previsão de compartilhamento da infraestrutura dutoviária por meio dos contratos de passagem, que são assinados entre os particulares e a autoridade portuária, de acordo com o art. 62 da Resolução ANTAQ nº 3708/2014:

...

*Art. 62. O interessado que desenvolva atividades portuárias em áreas localizadas dentro ou fora da área do porto organizado **poderá pactuar com a administração do porto, mediante remuneração adequada, a passagem em área de uso comum ou em área já ocupada por terceiros no âmbito da área do porto organizado.***

*Art. 63. A passagem deverá observar o trajeto mais racional e disponível, nos limites da necessidade do interessado, evitando-se o agravamento do ônus para a administração do porto e para terceiros.*

*§ 1º O instituto de que trata o caput não poderá inviabilizar o uso de áreas contíguas para outras finalidades de interesse para o desenvolvimento das atividades portuárias.*

*§ 2º **A passagem caberá para a instalação de dutos**, esteiras transportadoras, passarelas ou outros meios que viabilizem a movimentação de mercadorias ou passageiros.*

*§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de passagem deverão ocorrer às expensas do interessado, mediante anuência da administração do porto, sem direito a indenização de qualquer natureza.*

*Art. 64. **O contrato de passagem será sempre pactuado entre o interessado e a administração do porto** e, quando se tratar de área do porto já arrendada a terceiros, haverá a interveniência do titular de direito de uso dessa área, a quem o projeto básico para implementação da passagem será submetido previamente.*

*... (grifos nossos)*

#### V.1.3.2. Fluxos Logísticos dos Terminais Aquaviários

Como já exposto de forma mais sucinta, o modal aquaviário é utilizado nas atividades de escoamento da produção dos campos de petróleo, no suprimento das plataformas de petróleo offshore e das suas embarcações de apoio com derivados de petróleo (navegação de apoio marítimo), na distribuição de produtos derivados nacionais e importados, para suprir as diversas regiões do país (navegação de cabotagem e navegação interior) e, por fim, no abastecimento de embarcações em regiões portuárias (navegação de apoio portuário).

No que se refere ao transporte do produto petróleo, como é apresentado nos exemplos da Figura 8, a seguir, os terminais aquaviários recebem o óleo cru de origem nacional ou importada e o encaminham para serem utilizados nas refinarias. O recebimento do petróleo pode ser aquaviário ou dutoviário (no caso petróleo oriundo dos campos terrestres).

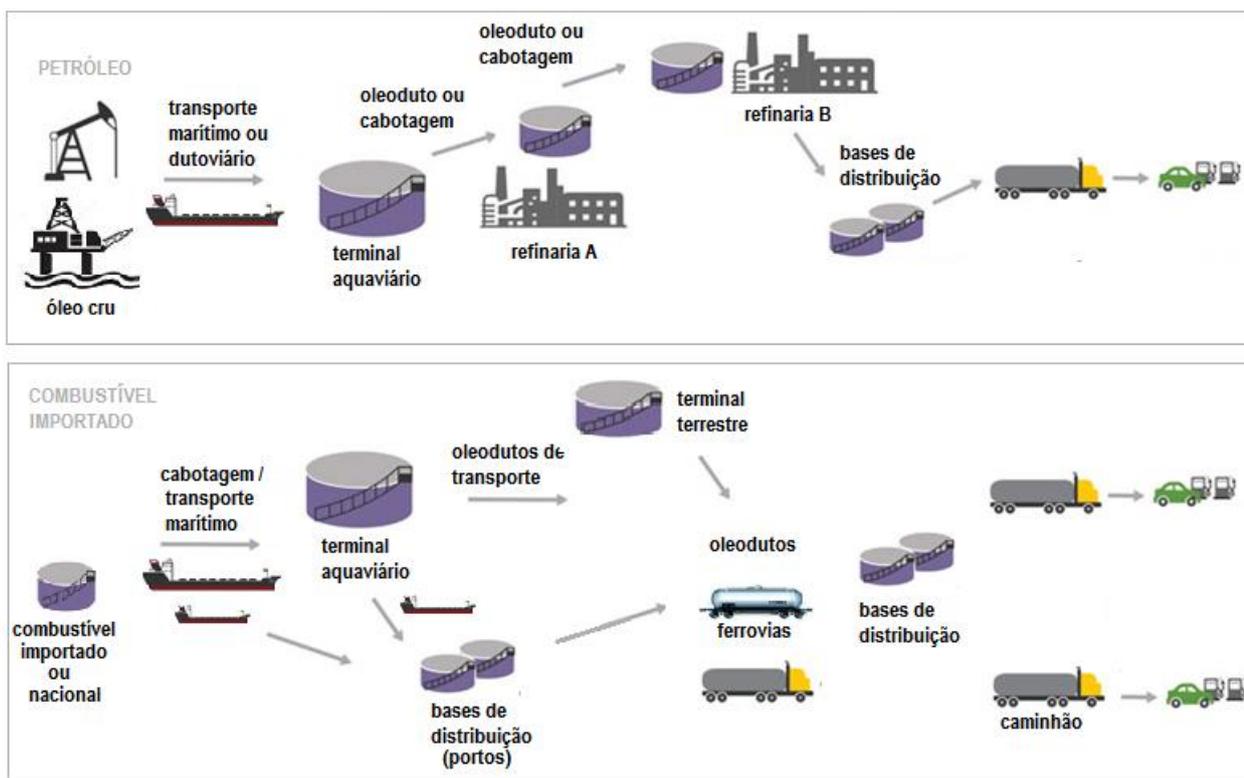
O petróleo nacional pode ser exportado por meio dos terminais, a depender da conveniência comercial da empresa produtora. Para a exportação, o produto pode ser armazenado em tanques ou seguir para o exterior sem passar pela tancagem, nem ocupar a infraestrutura dos terminais

aquaviários, por meio de transferência *ship to ship*<sup>17</sup> entre os navios aliviadores e embarcações maiores.

Os combustíveis importados também chegam diretamente aos portos por meio de navegação de longo curso, tanto na costa quanto por transporte em vias interiores. Posteriormente, os produtos importados podem ser movimentados entre os portos por cabotagem ou por outro modal.

A cabotagem e a navegação interior têm papel relevante para transportar o combustível produzido pelas refinarias para o restante do país. Segundo o Anuário de 2017 da ANTAQ, cerca de 73% do volume de mercadorias movimentadas por cabotagem naquele ano se referem a combustíveis. Cabe ressaltar que a frota nacional para movimentação marítima de combustíveis por cabotagem está concentrada na empresa Petrobras Transporte S.A. – Transpetro<sup>18</sup>, criada em 1998 em cumprimento ao comando legal do art. 65 da Lei do Petróleo.

Figura 8 – Exemplos de fluxos logísticos relacionados aos terminais aquaviários



Fonte: Elaboração própria, adaptado da Energy Information Administration (EIA) (eia.gov)

<sup>17</sup> A operação *ship to ship* (STS) é menos custosa porque não incluiu custos portuários e os tempos de atracação e ancoragem. De acordo com o IBAMA, as operações STS podem se dar em três modalidades: (i) com um dos navios ancorado em área abrigada; (ii) em movimento, navegando em área onde não é possível fundeio (*ship to ship underway*) e (iii) operação mista, na qual a aproximação e amarração são feitas em movimento e a transferência com um dos navios ancorados.

<sup>18</sup> As atividades previstas para esta subsidiária incluíam o transporte e armazenamento de granéis, petróleo, derivados e gás por meio de dutos, terminais ou embarcações próprias ou de terceiros.

Ainda de acordo com o referido Anuário de 2017 da ANTAQ, cerca de 95% da carga de líquidos movimentada nos portos brasileiros foi de produtos regulados pela ANP, sendo que a maior parte (75,6%) passou por portos públicos.

O exercício da atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados e biocombustíveis é realizado por empresas brasileiras de navegação (EBN) que possuem autorização para o transporte a granel de petróleo, seus derivados e biocombustíveis outorgadas pela ANP. No caso das empresas de navegação interior que realizem percurso longitudinal, ou seja, que fazem rotas envolvendo mais de um estado, são EBNs com autorização outorgada pela ANTAQ. Já as empresas que fazem navegação no território de apenas uma unidade federativa são autorizadas em âmbito estadual, quando a legislação desse estado regulamenta tal atividade.

Sob o ponto de vista do regulamento do acesso, a análise dos fluxos considera os levantamentos do Grupo de Fluxos Logísticos da ANP (GFL/ANP) realizados entre 2013 e 2016. Sem dúvida, o fluxo logístico nacional é extremamente dependente da movimentação da Petrobras, em função do parque de refino da empresa e, é dela também o maior volume importado para diversos combustíveis.

#### V.1.3.3. Especificidades dos Terminais Aquaviários

##### V.1.3.3.1. Concorrência pelo uso dos terminais

Como já apontado, para exercer suas atividades, diversas empresas da indústria do petróleo e da indústria dos biocombustíveis precisam recorrer aos terminais aquaviários para exportar, importar e movimentar produtos dentro do território nacional.

As tancagens de grande porte existentes nas refinarias e nos terminais compõem a infraestrutura mais importante para a garantia de suprimento de petróleo e dos estoques para abastecimento de combustíveis para o mercado. Além dessas, existem também as bases de distribuição, que se destinam ao armazenamento para fins de estoque de produtos exclusivamente para uma única empresa, ou de um pequeno grupo de empresas, cujo negócio é a comercialização de produtos.

Portanto, nas bases de distribuição, pode fazer sentido armazenar produtos por longos prazos e também especificar claramente a tancagem destinada à armazenagem de cada produto específico, por longos períodos.

Já os terminais aquaviários movimentam petróleo, combustíveis (tanto fósseis quanto biocombustíveis), lubrificantes e, por questão de flexibilidade operacional, outros produtos líquidos

que não têm sua regulamentação, em termos de qualidade ou uso, sob competência da Agência. A operação nessas instalações é realizada a depender da conveniência, considerando-se a disponibilidade de capacidade no terminal e a compatibilidade entre os líquidos a serem movimentados, dentre outros fatores.

Os tanques dos terminais são geralmente autorizados pela ANP a operar com produtos, obedecendo à classificação de combustíveis definida na Norma ABNT 17.505. Portanto, a mesma tancagem, em momentos distintos, pode armazenar produtos diversos<sup>19</sup>, exceto no caso de produtos com necessidades especiais, tais como o querosene de aviação (QAV), a gasolina de aviação (AVGAS ou GAV) e os gases acondicionados na forma liquefeita (GLP ou produtos petroquímicos básicos, por exemplo).

Assim, além de movimentar produtos que não são sujeitos à regulação da ANP, os terminais podem armazenar produtos de diversas empresas, reguladas ou não pela Agência, e não somente dos seus proprietários ou pares comerciais, tendo em vista que o objetivo desse tipo de instalação é promover a entrada e a saída de produtos líquidos pelo porto, de forma mais otimizada possível, buscando-se uma maior utilização conjugada com a menor remuneração possível, pois os maiores terminais aquaviários são mais intensivos em capital do que as bases.

Em decorrência desses fatos, no Brasil, semelhantemente ao que ocorre em outros países, os usuários das infraestruturas dos terminais aquaviários competem pelo uso dessas instalações com empresas que não pertencem à cadeia da indústria do petróleo<sup>20</sup> e dos biocombustíveis<sup>21</sup>.

Geralmente, os produtos líquidos movimentados juntamente com os combustíveis são outros graneis líquidos<sup>22</sup> atinentes às indústrias química e petroquímica. No Brasil, cerca de 61% dos terminais aquaviários movimentam exclusivamente petróleo, seus derivados ou biocombustíveis, correspondendo a cerca de 77% do total autorizado pela ANP para armazenagem destes produtos (capacidade estática). Cabe ressaltar que existem casos nos quais a autorização da ANTAQ para os

---

<sup>19</sup> Em função da garantia do abastecimento, em alguns casos, os Editais de licitação portuária podem trazer a previsão de que determinada área a ser licitada poderá movimentar apenas *combustíveis*. Neste caso, independentemente de o líquido a ser movimentado no terminal estar classificado dentro da Norma ABNT, a instalação ficaria impedida de movimentá-lo, por força do Edital de arrendamento em porto organizado, caso não se trate de combustível especificado pela ANP.

<sup>20</sup> A Indústria do Petróleo é definida no inciso XIX do art. 6º da Lei do Petróleo como o conjunto de atividades econômicas relacionadas com a exploração, desenvolvimento, produção, refino, processamento, transporte, importação e exportação de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos e seus derivados.

<sup>21</sup> A Indústria de Biocombustível é definida no inciso XXVIII do art. 6º como o conjunto de atividades econômicas relacionadas com produção, importação, exportação, transferência, transporte, armazenagem, comercialização, distribuição, avaliação de conformidade e certificação de qualidade de biocombustíveis.

<sup>22</sup> Granel líquido é todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas.

TUPs ou o Edital de licitação de arrendamento portuário limita<sup>23</sup> explicitamente a movimentação dos graneis líquidos exclusivamente aos combustíveis.

Essa flexibilidade nas autorizações da ANP visa a não comprometer a tancagem com um determinado produto, isto é, não interferir demasiadamente na dinâmica do mercado.

Contudo, para fins de acesso, trata-se de um grande complicador, porque, para o mercado, pode não fazer sentido que a ANP exija o acesso para as empresas do setor, interferindo, de fato, na flexibilidade dessas em reservarem parte da tancagem para movimentarem produtos químicos ou combustíveis, a depender da carga que lhes sejam mais atrativa.

De acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE a segmentação<sup>24</sup> de atividade econômica mais relevante entre os diferentes tipos de terminais é aquela entre cargas líquidas e sólidas. Nesse sentido, para fins de concorrência entre os serviços prestados nesses locais, deve ser analisada a substitutibilidade entre os diferentes graneis líquidos a serem movimentados.

Na maior parte dos casos, entende-se que as infraestruturas de terminais de graneis líquidos seriam substituíveis, desde que as instalações concorrentes já se encontrem previamente autorizadas pela ANP para armazenarem e movimentarem combustíveis e que a operação de movimentação dos graneis líquidos seja realizada de forma aderente às normas de segurança e de qualidade aplicáveis, de forma a evitar contaminação entre os produtos.

Ou seja, embora exista disponibilidade de armazenagem em um tanque contendo um determinado combustível, não seria razoável exigir ao operador o acesso para armazenar um produto diferente do que está armazenado no tanque.

Uma vez que a Lei do Petróleo determina o acesso para os terminais aquaviários de petróleo e combustíveis, o exercício do princípio da autonomia da vontade nos contratos para os operadores desses terminais torna-se limitado. Caso exista disponibilidade para contratação de armazenagem ou movimentação em instalação autorizada pela ANP, o operador de terminal é obrigado, por lei, a dar acesso e atender os interessados, isto é, a celebrar contratos, considerando a disponibilidade e demais mecanismos e regras da norma de acesso da ANP.

Ainda assim, cabe a reflexão sobre a aplicabilidade de obrigação quando a instalação estiver, na prática, movimentando produtos que não estejam no alcance da regulação da ANP. Nesse

---

<sup>23</sup> Os Editais podem prever também quais atividades podem ser executadas pelos arrendatários.

<sup>24</sup> De acordo com o Parecer CADE nº 1/2017/CGAA4/SGA1/SG, disponível no site <http://www.cade.gov.br/>.

sentido, a ANP considera que a disponibilidade é abrangida por toda a infraestrutura do terminal que está autorizada pela Agência a ser operada. Isto é, a ANP considera toda a tancagem, braços e dutos que estejam autorizados na análise da disponibilidade, ainda que esses, historicamente, não estejam armazenando petróleo ou combustíveis, uma vez que o próprio agente operador solicitou autorização da ANP para operar a movimentação de produtos regulados.

Caso não fosse feita essa fixação, seria difícil analisar as recusas de acesso, uma vez que o operador do terminal poderia alegar que não poderia atender um pedido por conta de ter reservado estrategicamente determinada tancagem para um produto não regulado pela ANP, ainda que a tancagem estivesse vazia. Ademais, a Lei do Petróleo não oferece alternativa para que a regulação da ANP desobrigue o acesso à totalidade da tancagem autorizada pela Agência, nessas situações.

A solução mais óbvia para esse tipo de celeuma seria as empresas solicitarem autorização junto à ANP apenas para a operação da tancagem destinada aos combustíveis ou ao petróleo. No entanto, isso pode ter impacto negativo na capacidade total de tancagem para combustíveis, que seria reduzida, além do que engessaria a possibilidade de oferecimento de serviços pelo operador do terminal. Ademais, sob a ótica da ANP, seria necessário desenvolver um tratamento sofisticado das informações de movimentação para acompanhar se realmente somente a tancagem reservada aos combustíveis estaria sendo utilizada nas movimentações, por exemplo, pelo recebimento da movimentação individual, por tanque.

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 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.

#### V.1.3.3.1.1. Introdução dos Biocombustíveis nos Terminais

Com relação aos biocombustíveis, trata-se de mais um concorrente aos combustíveis fósseis, que originalmente eram movimentados nas instalações tratadas neste documento.

Cabe ressaltar que, em consonância com as alterações promovidas pela Lei nº 12.490, de 16 de setembro de 2011 (Lei dos Biocombustíveis) na Lei do Petróleo, a seguir transcritas, é necessário incluir formalmente no escopo da nova Resolução a armazenagem e o transporte desses produtos, uma vez que a redação atual da PANP 251/2000 não os contempla:

...

*Inciso VII, Art.6º. Transporte: movimentação de petróleo, seus derivados, **biocombustíveis** ou gás natural em meio ou percurso considerado de interesse geral;*

*(...)*

*Inciso XVI, Art. 8º. Regular e autorizar as atividades relacionadas à produção, à importação, à exportação, à armazenagem, à estocagem, ao transporte, à transferência, à distribuição, à revenda e à comercialização **de biocombustíveis**, assim como avaliação de conformidade e certificação de sua qualidade, fiscalizando-as diretamente ou mediante convênios com outros órgãos da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios;*

*... (grifos nossos)*

#### V.1.3.4. Poder de Mercado da Petrobras

Com relação à capacidade de armazenagem, o agente com maior poder<sup>25</sup> no mercado nacional de armazenagem portuária de combustíveis é a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, subsidiária integral da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras.

Como mostrado na Figura 9, itens (b), (c) e (d), apresentada a seguir, a Transpetro controla a maior parte da capacidade estática em terminais aquaviários de petróleo (100%) e de GLP (78%), em todas regiões do país onde existe esse tipo de instalação. Com relação aos demais combustíveis e biocombustíveis, a Petrobras também possui expressiva participação no mercado em quase todas as regiões do país, como mostrado na mesma figura.

---

<sup>25</sup> A Lei 12.529/2011 define no § 2º do art. 36 que “*Presume-se posição dominante sempre que uma empresa ou grupo de empresas for capaz de alterar unilateral ou coordenadamente as condições de mercado ou quando controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo CADE para setores específicos da economia*”. Fonte: Nota Técnica SDR/ANP nº 142/2018, disponível no sítio eletrônico da ANP em [http://www.anp.gov.br/arquivos/cap/2019/cap4/5.nota-tecnica-SDR\\_n142-2018.pdf](http://www.anp.gov.br/arquivos/cap/2019/cap4/5.nota-tecnica-SDR_n142-2018.pdf).

Figura 9 – Participação da Transpetro na Operação de Terminais

<b>TOTAL DE TERMINAIS</b>				<b>CAPACIDADE PETRÓLEO</b>			
	<b>OUTROS</b>	<b>PETROBRAS</b>	<b>Total Geral</b>		<b>OUTROS</b>	<b>PETROBRAS</b>	<b>Total Geral</b>
<b>TERMINAL AQUAVIÁRIO</b>	<b>63%</b>	<b>37%</b>	<b>100%</b>	<b>TERMINAL AQUAVIÁRIO</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Centro-Oeste	100%	0%	100%	Centro-Oeste			
Nordeste	59%	41%	100%	Nordeste	0%	100%	100%
Norte	57%	43%	100%	Norte	0%	100%	100%
Sudeste	65%	35%	100%	Sudeste	0%	100%	100%
Sul	64%	36%	100%	Sul	0%	100%	100%
<b>TERMINAL TERRESTRE</b>	<b>57%</b>	<b>43%</b>	<b>100%</b>	<b>TERMINAL TERRESTRE</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Centro-Oeste	50%	50%	100%	Centro-Oeste			
Nordeste	40%	60%	100%	Nordeste	0%	100%	100%
Norte	100%	0%	100%	Norte			
Sudeste	58%	42%	100%	Sudeste	0%	100%	100%
Sul	57%	43%	100%	Sul	0%	100%	100%
<b>Total Geral</b>	<b>60%</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
(a) Participação da Transpetro na quantidade de terminais autorizados				(b) Participação da Transpetro na capacidade de armazenagem de petróleo			
<b>CAPACIDADE DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS (EXCETO GLP)</b>				<b>CAPACIDADE GLP</b>			
	<b>OUTROS</b>	<b>PETROBRAS</b>	<b>Total Geral</b>		<b>OUTROS</b>	<b>PETROBRAS</b>	<b>Total Geral</b>
<b>TERMINAL AQUAVIÁRIO</b>	<b>53%</b>	<b>47%</b>	<b>100%</b>	<b>TERMINAL AQUAVIÁRIO</b>	<b>2%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>
Centro-Oeste	100%	0%	100%	Centro-Oeste			
Nordeste	51%	49%	100%	Nordeste	6%	94%	100%
Norte	74%	26%	100%	Norte	0%	100%	100%
Sudeste	48%	52%	100%	Sudeste	0%	100%	100%
Sul	60%	40%	100%	Sul	22%	78%	100%
<b>TERMINAL TERRESTRE</b>	<b>15%</b>	<b>85%</b>	<b>100%</b>	<b>TERMINAL TERRESTRE</b>	<b>20%</b>	<b>80%</b>	<b>100%</b>
Centro-Oeste	10%	90%	100%	Centro-Oeste	0%	100%	100%
Nordeste	14%	86%	100%	Nordeste	0%	100%	100%
Norte	100%	0%	100%	Norte			
Sudeste	12%	88%	100%	Sudeste	42%	58%	100%
Sul	49%	51%	100%	Sul	24%	76%	100%
<b>Total Geral</b>	<b>41%</b>	<b>59%</b>	<b>100%</b>	<b>Total Geral</b>	<b>5%</b>	<b>95%</b>	<b>100%</b>
(c) Participação da Transpetro na capacidade de armazenagem de combustíveis				(d) Participação da Transpetro na capacidade de armazenagem de GLP			

Cabe ressaltar que:

- i. de acordo com a Figura 9(a), fica claro que a quantidade de instalações não reflete o mesmo percentual da tancagem estática, por região geográfica;
- ii. o dado mais efetivo de concentração deveria considerar informações individualizadas de cada porto onde se localiza a tancagem;
- iii. é necessário analisar conjuntamente a tancagem das distribuidoras de combustíveis e de GLP.

Além de ser a controladora da maior capacidade de armazenamento nos terminais aquaviários, a Petrobras, por meio da subsidiária integral Transpetro, possui também a maior parte dos dutos de transporte e é a maior produtora nacional de combustíveis fósseis, o que somente corrobora para evidenciar o gigantesco poder de mercado da empresa no segmento do *downstream*<sup>26</sup>.

Todos os conflitos de acesso para os quais a ANP foi acionada no passado envolveram instalações da Petrobras. Na recente revisão da preferência do proprietário dos dutos de transporte com extensão superior a 15 km, também ficou clara a intenção de outras empresas em fazer uso da infraestrutura operada pela Transpetro.

A dificuldade do uso, isto é, do acesso, é considerado um grave problema regulatório, pois a operação dessa infraestrutura, que se deseja aberta ao mercado, continua sendo realizada à luz dos interesses da Petrobras, mesmo após a lei ter obrigado a criação da Transpetro e o acesso não discriminatório. Isso pode ser devido ao fato de ainda não ter havido: (i) uma necessária separação das infraestruturas de transporte das instalações de refino da empresa, e tampouco (ii) uma análise apurada de que estão sendo envidados esforços (ou não) para fomentar a otimização do uso dessas instalações, principalmente, considerando o fato dos volumes movimentados pela Petrobras em dutos e terminais serem muito maiores do que de qualquer interessado.

O problema do acesso às instalações da Petrobras está adormecido e não é maior porque, além do desenho da infraestrutura inviabilizar muitas rotas de interesse das empresas, o mercado, no momento, não traz condições atraentes para justificar a importação de grandes volumes de combustíveis por outras empresas, que não sejam a Petrobras, e porque existem instalações privadas capazes de suprir parte da demanda.

## V.2. A Atual Regulamentação

A PANP 251/2000 é a norma vigente que estabelece critérios para o livre acesso, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de

---

<sup>26</sup> Os derivados de petróleo produzidos no Brasil são comercializados pela Petrobras para empresas distribuidoras de combustíveis líquidos, a preços determinados pela estatal. A entrega dos combustíveis pela Petrobras pode ocorrer em três pontos: i) nos arredores das refinarias pertencentes à empresa; ii) em terminais terrestres ligados aos oleodutos que ligam as refinarias aos centros consumidores, sendo toda esta infraestrutura de propriedade da Petrobras; iii) em terminais aquaviários, para onde os combustíveis são movimentados via cabotagem, pela própria Petrobras. Ou seja, a atividade de transporte de combustíveis líquidos é feita hoje quase que exclusivamente pelo Grupo Petrobras, por meio de oleodutos ou de cabotagem, na condição de monopolista. (Adaptado do item III.1 do Ato de Concentração 08700.006444/2016-49 do CADE)

petróleo e seus derivados. Essa Portaria trata de diversos temas inerentes à garantia do acesso, conforme apresentado no Quadro 2, a seguir.

Quadro 2 - RESUMO DA PANP 251/2000

Tema	Resumo da Regra Vigente	Item
Definições	O "Terminal" é definido como um conjunto de instalações utilizadas para o recebimento, expedição e armazenagem de produtos, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário, podendo ser, quanto à modalidade de uso: (i) público: quando operado pela autoridade portuária, seus prepostos ou se tratando de Armazém Geral; (ii) privativo de uso misto. Isto significa que os antigos Terminais Privativos de Uso Misto, definidos na Lei 8630 ficavam de fora do alcance da norma vigente.	Art. 2º
Atendimento não discriminatório, Termos e condições gerais	Os operadores atenderão terceiros de forma não discriminatória, considerando disponibilidade e condições gerais de serviço.  As contratações com um único carregador que impliquem em utilização superior a 50% da capacidade de armazenagem são definidas como discriminatórias.	Art. 3º
Conexão dutoviária, Obrigação do titular	Deverá ser permitida a conexão dutoviária com instalações de terceiros.	Art. 4º
Demonstrativos contábeis, Publicidade de Informações, Rastreabilidade das solicitações de acesso, Obrigação do titular	Os Operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização emitida pela ANP, as condições gerais de serviço e demais obrigações legais, devendo: I - manter um centro de custo para cada Terminal; II – disponibilizar, em sua página na Internet, informações relevantes de seus Terminais: a) Disponibilidades; b) Tarifas de referência para serviços padronizados; c) Condições Gerais de Serviço do Terminal; d) Histórico dos volumes mensais movimentados. III - manter, pelo período de 12 (doze) meses, cópias das Solicitações de Acesso, suas respectivas confirmações e demais documentos referentes às operações.	Art. 5º
TUP, Carregador Proprietário, Preferência do Proprietário	Fica assegurado ao Carregador Proprietário a movimentação de seus próprios Produtos em seu Terminal Privativo de Uso Misto, por meio da utilização da Preferência do Proprietário.	Art. 6º
TUP, Programação, Solicitação de Acesso, Cessão de Solicitação de Acesso, Reserva de Capacidade, Contrato	Programação em Terminal Privativo de Uso Misto: - Os Operadores deverão elaborar as Programações Prévia e Extemporânea, visando a otimização operacional, sem prejuízo dos direitos de Carregadores cuja Solicitação de Acesso já tenha sido confirmada. - Encargo de pagamento integral para o Carregador no caso de Solicitação de Acesso confirmada e não utilizada.	Art. 7º até o 10

Tema	Resumo da Regra Vigente	Item
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O Carregador poderá ceder a Solicitação de Acesso confirmada a um Terceiro Interessado.</li> <li>- É vedado ao Carregador Proprietário fazer reservas no terminal e não as utilizar, salvo nas hipóteses comprovadas de caso fortuito ou força maior.</li> </ul>	
Regras gerais de segurança e de operação em terminais aquaviários, Fungibilidade de Produtos, Direitos do operador	<p>Direitos dos operadores de terminais aquaviários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recusar as embarcações ou outros veículos de transporte que não atendam às condições gerais de serviços.</li> <li>- Recusar Produtos cuja qualidade seja não conforme.</li> <li>- Fazer uso do princípio da fungibilidade dos produtos</li> <li>- Liberação do Terminal no caso de não retirada de Produtos pelo Carregador no prazo máximo acordado com o mesmo.</li> </ul>	Art. 11 Art. 12 Art. 13 § único Art. 14
Qualidade de Produtos	O Carregador e o Operador são responsáveis pela qualidade dos produtos nos Pontos de Recepção e de Entrega, respectivamente.	Art. 13
Tarifa (Remuneração pelos serviços), Remuneração do Investimento	<p>A estruturação da tarifa (remuneração) deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I - refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável;</li> <li>II - considerar o Produto e os volumes envolvidos;</li> <li>III - considerar as perdas e os níveis de contaminação dos Produtos movimentados;</li> <li>IV - considerar a carga tributária vigente;</li> <li>V - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros Carregadores ou a outro Terminal, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas;</li> <li>VI - considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.</li> </ul>	Art. 15

Ressalta-se que, pela regulamentação atual, em qualquer terminal arrendado em porto organizado, presumem-se discriminatórias as contratações, em um mesmo Terminal, com um único Carregador, que impliquem em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade de armazenagem desse Terminal.

Além disso, está assegurado ao Carregador Proprietário a movimentação de seus próprios Produtos em TUPs (anteriormente conhecidos como "Terminal Privativo de Uso Misto"), por meio da utilização da Preferência do Proprietário.

Quanto à avaliação do cumprimento da PANP 251/2000 ao longo do seu tempo de vigência, a ausência de indicadores dificultou<sup>27</sup> a análise da eficácia do regulamento existente em viabilizar o acesso de terceiros aos terminais.

De fato, foi identificada a dificuldade no monitoramento do acesso de terceiros pela Agência, tanto no caso dos dutos quanto no dos terminais, por falta de informação.

Atualmente, a ANP não recebe de forma mandatória os contratos firmados entre os operadores de terminais e seus clientes, e tampouco as negativas dos operadores aos pedidos de acesso dos terceiros interessados. Por isso, a atuação da Agência, ao longo dos anos, tinha um caráter reativo, limitado à cobrança de publicidade das informações obrigatórias previstas na PANP 251/2000 e na atuação em conflitos de acesso.

### V.3. Regras da Nova Resolução do Livre Acesso

A seguir, discorre-se sobre a minuta da nova Resolução. Quando a alteração da norma for relativa a um texto existente, nas tabelas a seguir será apresentado, à direita, o texto constante da PANP 251/2000, e à esquerda, o texto da minuta da nova Resolução. Abaixo, serão apresentadas as motivações para a alteração proposta. Em algumas situações serão indicadas algumas alterações mais relevantes no texto por meio de fonte em itálico, para facilitar a identificação.

Quando se tratar de introdução de texto novo, será apresentado somente o texto e as motivações. Itens excluídos da PANP 251/2000 serão apresentados nesse mesmo formato.

---

<sup>27</sup> Houve manifestação de agentes no âmbito da iniciativa Combustível Brasil no sentido de que algumas empresas desejaram realizar importações de combustíveis, quando a Petrobras praticou nova política de preços, mas que tiveram dificuldade de acessar a infraestrutura operada pela Transpetro. Por conta disso, ficou definido que seriam desenhados mecanismos de maior eficiência para o controle de acesso de terceiros à infraestrutura, no novo regulamento da ANP.

<b>EMENTA</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Estabelece critérios para o livre acesso, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e seus derivados.</i>	Estabelece critérios para o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituição do termo 'livre acesso' por 'uso', para manter coerência com o disposto na Lei do Petróleo (uso) e com as demais normas da ANP (acesso a terceiros), como a RANP 16/2011.</li> <li>- Inclusão dos Biocombustíveis, em conformidade com a Lei 12490/2011, combinado com o inciso XVI do art. 8º da Lei do Petróleo.</li> </ul>	

<b>PREÂMBULO</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
O Diretor-Geral da Agência Nacional Do Petróleo - ANP, em exercício, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pela Portaria ANP nº 241, de 18 de outubro de 2000, com base nos arts. 8º e 58 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997 e na Resolução de Diretoria nº 677, de 06 de novembro de 2000, torna público o seguinte ato:	A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCMBUSTÍVEIS - ANP, no exercício das atribuições conferidas pelo art. 6º do Regimento Interno e pelo art. 7º do Anexo I do Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, tendo em vista o disposto no art. 58 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, considerando o que consta do Processo nº 48610.211848/2019-29 e as deliberações tomadas na XXXXª Reunião de Diretoria, realizada em XX de XXXXXXXX de 2019, RESOLVE:
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Novo padrão de preâmbulo da ANP;</li> <li>- Inclusão do novo nome da autarquia;</li> <li>- Inclusão da legislação relativa ao novo marco regulatório do setor portuário.</li> </ul>	

<b>CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES – ART 1º</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 1º. Fica regulamentado, pela presente Portaria, o uso por terceiros, mediante remuneração adequada ao titular, dos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, autorizados pela ANP para a movimentação de petróleo e seus derivados.</i>	Art. 1º Constitui objeto da presente Resolução regulamentar 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.
<i>§ 1º. Estão sujeitos à presente Portaria os terminais aquaviários públicos ou privativos, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais, incluindo os sistemas de atracação de embarcações, os dutos</i>	§ 1º Estão sujeitos à presente Resolução os Terminais Aquaviários, situados dentro ou fora da área do Porto Organizado, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais.

**CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES – ART 1º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>na área do Terminal, bem como os sistemas de armazenagem e demais sistemas complementares, desde que os mesmos sejam indispensáveis para a movimentação daqueles Produtos, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário.</i></p> <p><i>§ 2º. Os terminais mencionados no caput deste artigo podem ser públicos ou privados, sendo que neste último caso não podem ser de uso exclusivo, devendo ser de uso misto, como definido no inciso II, alínea “b”, do § 2º do art. 4º da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.</i></p>	<p>§ 2º Não estão sujeitos à presente Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore, desde que estejam autorizadas a operar pela ANTAQ como Terminal de Uso Privado;</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 - instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; e</p> <p>IV - os Terminais de GNL.</p>
<p><b>MOTIVAÇÃO</b></p>	
<p>- O novo caput do Art. 1º visa a uma melhor descrição dos líquidos e dos gases liquefeitos transportados por meio dos terminais, cuja movimentação está sujeita à regulação da ANP.</p> <p>- O inciso I do § 2º, Art. 1º, isenta do acesso as instalações para apoio offshore (Bases de Apoio Offshore) que servem para os serviços de abastecimento de embarcações e para a logística de suprimento para plataformas de petróleo. Tratam-se de atividades inerentes ao segmento <i>upstream</i> da cadeia do petróleo, e não de transporte ou armazenagem de petróleo ou de combustíveis para fins de posterior distribuição ou transporte. As Instalações Portuárias situadas em Portos Organizados e que realizam esse tipo de serviço precisam ser avaliadas caso a caso.</p> <p>- O inciso II do § 2º, Art. 1º, exclui do alcance da nova Resolução as operações de transbordo entre embarcações não atracadas por se tratarem de operações portuárias que prescindem do uso dos berços, braços de carregamento e das instalações tancagem fixa ou estacionária. Cabe ressaltar que o operador do terminal precisa considerar na programação o uso de infraestrutura do terminal para a realização de operações de transbordo entre navios atracados.</p> <p>- O inciso III do § 2º, Art. 1º, exclui do alcance da nova Resolução as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol, e que não movimentam petróleo e combustíveis, pois essas necessitam apenas de cadastro na ANP, conforme Resolução ANP nº 697/2017, em função do metanol não ser produto regulado.</p> <p>- O inciso IV do § 2º, Art. 1º, isenta do acesso os Terminais de GNL por força do art. 58 da Lei do Petróleo.</p>	

**CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>Art. 2º. Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:</i></p> <p><i>I - Produtos: petróleo e seus derivados, além de outros líquidos compatíveis com estes na movimentação e na armazenagem;</i></p> <p><i>II - Terminal: conjunto de instalações utilizadas para o recebimento, expedição e armazenagem de produtos, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário, podendo ser, quanto à modalidade de uso:</i></p> <p><i>a) Público: quando operado pela autoridade portuária, seus prepostos ou se classificados como Armazém Geral, na forma do Decreto nº 1.102, de 21 de novembro 1903;</i></p> <p><i>b) Privativo de uso misto: quando explorado por pessoa jurídica de direito público ou privado, que possua Autorização para Terminal Privativo, outorgada pelo Ministério dos Transportes, ou quaisquer sistemas de atracação de embarcações ou sistemas de armazenagem com Autorização de Operação emitida pela ANP.</i></p> <p><i>III - Movimentação de Produtos: escoamento de qualquer produto pelo terminal, considerando as operações de recebimento e expedição por qualquer modal (aquaviário, dutoviário, rodoviário ou ferroviário), e a armazenagem pelo tempo necessário para a adequada execução dessas operações de acordo com as características de cada terminal;</i></p> <p><i>IV - Operador: pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar o Terminal;</i></p> <p><i>V - Carregador: pessoa jurídica usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</i></p> <p><i>VI - Carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular do terminal privativo de uso misto, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</i></p>	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I - Porto Organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;</p> <p>II - Instalação Portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do Porto Organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</p> <p>III - Terminal de Uso Privado - TUP: Instalação Portuária explorada mediante autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e localizada fora da área do Porto Organizado;</p> <p>IV - Estação de Transbordo de Cargas - ETC: Instalação Portuária explorada mediante autorização da ANTAQ, localizada fora da área do Porto Organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;</p> <p>V - Produtos: petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e biocombustíveis;</p> <p>VI - Terminal Aquaviário ou Terminal: Instalação Portuária, explorada mediante autorização da ANP, do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, especializada na Movimentação de Produtos, 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, monoboias, quadros de boias e outros.</p> <p>VII - Movimentação de Produtos: escoamento de Produtos pelo Terminal Aquaviário durante operações de recebimento ou expedição por qualquer tipo de modal (aquaviário, dutoviário, rodoviário ou ferroviário) e, se preciso, a armazenagem desses pelo tempo necessário para a execução de tais operações, de acordo com as características de cada Terminal Aquaviário;</p>

**CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>VII - Terceiro interessado: pessoa jurídica que solicita, formalmente, ao Operador, serviços de movimentação de produtos pelo terminal;</i></p> <p><i>VIII - Ponto de recepção: ponto onde o produto a ser movimentado é entregue pelo carregador ao operador;</i></p> <p><i>IX - Ponto de entrega: ponto onde o produto movimentado é entregue pelo operador ao carregador ou a outro destinatário por este indicado;</i></p> <p><i>X - Disponibilidade: qualquer possibilidade de acesso às instalações e à prestação de serviços de movimentação de produtos pelo terminal, levando-se em conta a conjugação da ociosidade dos sistemas de atracação com a dos sistemas de armazenagem, recebimento e expedição de produtos;</i></p> <p><i>XI - Condições gerais de serviço do terminal - CGST: conjunto de informações, regras e regulamentos para a prestação de serviços de movimentação de produtos pelo terminal, dentro das melhores técnicas de engenharia, de segurança e de proteção ao meio ambiente, respeitados os preceitos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, com observância das determinações da autoridade portuária e dos requisitos mínimos indicados no anexo desta Portaria;</i></p> <p><i>XII - Solicitação de acesso: comunicação formal emitida por terceiro interessado, de acordo com as condições gerais de serviço do terminal, informando ao operador suas necessidades de movimentação de produtos pelo terminal;</i></p> <p><i>XIII - Data limite: vigésimo dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal privativo de uso misto;</i></p>	<p><i>VIII - Operador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, autorizada pela ANP a operar o Terminal e a prestar os serviços de Movimentação de Produtos no Terminal;</i></p> <p><i>IX - Carregador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, usuária dos serviços prestados pelo Operador, e proprietária ou possuidora dos Produtos, incluindo o Carregador Proprietário;</i></p> <p><i>X - Carregador Proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, Carregador e proprietária de Terminal Aquaviário, situado fora do Porto Organizado;</i></p> <p><i>XI - Terceiro Interessado ou Interessado: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que solicita acesso ao Operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de Produtos do Terminal Aquaviário;</i></p> <p><i>XII - Contrato de Serviço do Terminal ou Contrato: qualquer contrato firmado entre o Carregador e o Operador para prestação de serviços no Terminal, incluindo seus aditivos;</i></p> <p><i>XIII - Serviço Padronizado: serviço prestado pelo Operador para os Carregadores, cujas condicionantes para atendimento são conhecidas e dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal.</i></p> <p><i>XIV - Serviço de Armazenagem: serviço de estocagem de Produtos;</i></p> <p><i>XV - Serviço de Movimentação: serviço de Movimentação de Produtos, incluindo carregamento, descarregamento, transbordo, além de serviços complementares e correlatos.</i></p> <p><i>XVI - Disponibilidade: informações sobre capacidade 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 atendimento a contratos, que deverão ser registradas nas Programações;</i></p> <p><i>XVII - 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;</i></p> <p><i>XVIII - Solicitação de Serviço ou de Acesso: formulário para comunicação formal emitida pelo Terceiro Interessado, de acordo com</i></p>

**CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>XIV - Programação prévia: programação mensal preparada pelo operador de terminal privativo de uso misto para o atendimento das solicitações de acesso efetuadas até a data limite;</i></p> <p><i>XV - Programação extemporânea: programação preparada pelo operador de terminal privativo de uso misto para o atendimento das solicitações de acesso efetuadas após a data limite;</i></p> <p><i>XVI - Preferência do proprietário: utilização das instalações do terminal privativo de uso misto garantida ao carregador proprietário, para movimentação de seus próprios produtos;</i></p> <p><i>XVII - Declaração de Conformidade: documento definido na NORMAM 4 (Normas da Autoridade Marítima) emitido pela DPC - Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil - atestando a conformidade da embarcação com os requisitos estabelecidos nas normas em vigor aplicáveis ao transporte de Produtos.</i></p>	<p>o formato previsto nos Termos de Acesso, informando ao Operador das suas necessidades de acesso ao Terminal;</p> <p>XIX - Negativa de Acesso: comunicação formal emitida pelo Operador, de acordo com o formato previsto nos Termos de Acesso, informando ao Terceiro Interessado da impossibilidade de atendimento da Solicitação de Serviço;</p> <p>XX - Data Limite: décimo quinto dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a Movimentação de Produtos no Terminal Aquaviário;</p> <p>XXI - Programação Prévia: programação mensal preparada pelo Operador para o atendimento das Solicitações de Serviço efetuadas até a Data Limite;</p> <p>XXII - Programação Extemporânea: programação preparada pelo Operador para o atendimento das Solicitações de Serviço efetuadas após a Data Limite;</p> <p>XXIII - Preferência do Proprietário: volume de Produto garantido para armazenagem para o Carregador Proprietário, para movimentação ou armazenagem de seus próprios Produtos em um Terminal Aquaviário privado, situado fora do Porto Organizado;</p> <p>XXIV - Capacidade Estática ou Capacidade Instalada: limite máximo operacional, total de volume que a tancagem do Terminal pode armazenar, para cada Classe de Produto definida na Norma ABNT 17.505;</p> <p>XXV - Capacidade Operacional de Movimentação: máximo volume operacional que o Operador pode movimentar, para cada Classe de Produto definida na Norma ABNT 17.505, consideradas as condições operacionais vigentes;</p> <p>XXVI - Lastro Operacional: volume da tancagem que o Operador necessita para realizar suas operações;</p> <p>XXVII - Capacidade Estática Contratada: volume mensal de Produtos que o Operador se encontra obrigado a armazenar, por tempo determinado, para o Carregador;</p> <p>XXVIII - Capacidade Estática Ociosa: diferença entre a Capacidade Estática Contratada e o somatório do volume mensal de armazenagem de Produtos efetivamente programado pelos Carregadores;</p>

**CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
	XXIX - Capacidade Estática Disponível: diferença entre a Capacidade Estática e a Capacidade Estática Contratada, considerando o Lastro Operacional; XXX - Capacidade de Movimentação Contratada: volume mensal de Produtos que o Operador se encontra obrigado a movimentar para o Carregador; XXXI - Capacidade de Movimentação Ociosa: diferença entre o somatório da Capacidade de Movimentação Contratada e do volume mensal de Produtos efetivamente programado para movimentação; XXXII - Capacidade de Movimentação Disponível: diferença entre a Capacidade Operacional de Movimentação e o somatório da Capacidade de Movimentação Contratada; e XXXIII - Termos de Acesso: documento que contém informações suficientes para a contratação dos Serviços Padronizados do Terminal.
MOTIVAÇÃO	
<p>- Neste artigo, os incisos de I a IV apenas reproduzem as definições existentes na Lei do Portos (Lei 12.815/2013).</p> <p>- O inciso V aprimora a definição dos produtos explicitando apenas os que são regulados pela ANP, isto é: petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e biocombustíveis. Este é um ponto importante uma vez que a Lei do Petróleo, em seu art. 7º define que a ANP é o órgão regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis. Portanto, os demais produtos movimentados nas instalações portuárias não são objeto de ação da ANP. Como já explicado no item III.3.2.1, a movimentação de outros produtos é comum em terminais. Portanto, cabe ao operador definir quais tanques, dutos e plataformas serão utilizados para a movimentação de produtos regulados pela ANP e solicitar devidamente a autorização da Agência, pois uma vez que a tancagem esteja autorizada pela Agência, independentemente do produto que se encontra armazenado, será considerada como sendo de acesso regulado pela ANP.</p> <p>- O inciso VI define os terminais de forma genérica, pois o caput do art. 1º já sujeita os terminais autorizados pela ANP à regulamentação de acesso pela ANP, independentemente da localização.</p> <p>- O inciso VII faz apenas pequenas alterações de redação na definição original de “Movimentação de Produtos”.</p> <p>- O inciso VIII inclui na definição de Operador a prestação de serviços de Movimentação de Produtos no Terminal, uma vez que a Lei do Petróleo traz a previsão de uso dos terminais para benefício logístico. Portanto, todo Operador de terminal deveria prestar serviços.</p> <p>- No inciso IX, a mudança na definição do Carregador inclui a posse dos Produtos no conceito de Carregador, para englobar <i>traders</i> e outros agentes que, eventualmente, podem contratar o terminal, mesmo sem serem os donos da carga.</p>	

## CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º

### REDAÇÃO ANTIGA

### NOVA REDAÇÃO

- No inciso X, o texto foi adaptado para contemplar apenas TUPs e ETCs na definição de Carregador Proprietário.
- O inciso XI traz definição muito semelhante de Terceiro Interessado, isto é, trata-se de um solicitante de uso do Terminal, por meio de pedido de contratação de serviço.
- O inciso XII define o que é o “Contrato de Serviço do Terminal ou Contrato”.
- O incisos XIII, XIV e XV definem, de forma não exaustiva, os tipos de serviço a serem prestados pelo operador, destacando os de Armazenagem e de Movimentação, por se tratarem dos de interesse para o escopo da norma de acesso.
- O inciso XVI redefine o termo “Disponibilidade” sob a ótica da definição de “Capacidade Disponível”. A definição vigente é vaga, levando as empresas a prestarem as informações de possibilidade de execução de serviços de forma heterogênea e geralmente focadas apenas na capacidade estática de tancagem (volume de tancagem disponível). Trata-se de algo indesejável, uma vez que a existência de informação clara e suficiente é condição necessária para a efetividade da negociação para o acesso de terceiros.
- O inciso XVII simplifica a definição das “Condições Gerais de Serviço do Terminal – CGST”, que passa a ser documento com versão controlada e obrigatoriamente integrante do Contrato de Serviço do Terminal. Buscou-se previsibilidade nas contratações e maior rastreabilidade para fins da fiscalização dos contratos, com relação ao cumprimento do acesso.
- O inciso XVIII define que a “Solicitação de Serviço” ou “Solicitação de Acesso” deve ter padronização por meio de formulário. A nova definição visa a minimizar o risco na interpretação dos pedidos. Essa sugestão de inserção de nova definição decorre do fato de a ANP ter tido conhecimento de pedidos de acesso nos quais os serviços solicitados pelo interessado estavam descritos de forma imprecisa, o que pode gerar dúvidas desnecessárias.
- No inciso XIX, está sendo definido que a Negativa de Acesso deve ser uma comunicação emitida pelo Operador com formato definido. Essa sugestão de inserção de nova definição tem como objetivo dar previsibilidade sobre os aspectos considerados na análise dos pedidos de acesso.
- A mudança da Data Limite no inciso XX para o 15º dia ao invés do 20º dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos se deve à compatibilização dos prazos da PANP 251/2000 e da RANP 35/2012.
- Os incisos XXI e XXII inseriram a Programação para os terminais situados em Porto Organizado e não somente para os situados em TUPs. A sugestão de mudança visa a equalizar os mecanismos de controle da eficácia do acesso.

<b>CAPÍTULO II – DAS DEFINIÇÕES– ART 2º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p>- O inciso XXIII define com mais clareza que a Preferência do Proprietário é um volume de Produto garantido ao Carregador Proprietário para armazenagem ou para movimentação de seus próprios Produtos, explicitando também que tal preferência somente existe em um Terminal Aquaviário privado, situado fora do Porto Organizado.</p> <p>- A sugestão de definição dos diversos tipos de capacidade e de lastro operacional nos incisos XXIV a XXXII visa a caracterizar que a disponibilidade do terminal deve ser informada em termos de capacidade (volume).</p> <p>- O inciso XXXIII trata dos Termos de Acesso, que é um documento prévio à contratação, cujo conteúdo deve conter informações suficientes para que o interessado possa contratar os Serviços Padronizados do Terminal.</p> <p>- Por fim, está sendo proposta a exclusão dos seguintes itens presentes na redação original:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. os incisos VIII e IX que definiam os Pontos de Recepção e de Entrega, respectivamente, pelo entendimento que essas definições somente eram utilizadas no histórico de movimentação, que foram substituídos pelos modais de entrega e de recepção;</li> <li>ii. o inciso XVII, com a definição da Declaração de Conformidade, não utilizada ao longo do texto da portaria vigente.</li> </ol>	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 3º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>Art. 3º. Os Operadores atenderão, de forma não discriminatória, terceiros interessados nos serviços de movimentação de produtos pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais de serviço do terminal.</i></p>	<p>Art. 3º. O Operador deve permitir o acesso não discriminatório e o uso do terminal aos Interessados, mediante remuneração adequada e observadas as normas desta Resolução.</p> <p>§ 1º O acesso não discriminatório de que trata a presente 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 2013.</p> <p>§ 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> <p>§ 3º O uso 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</p>

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 3º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
	<p>Terminal, desde que esses sejam indispensáveis para a Movimentação de Produtos.</p> <p>§ 4º O Terceiro Interessado pode usar o navio estacionário que funciona como tancagem flutuante quando esse for utilizado para prestação de serviços pelo Operador do Terminal.</p> <p>§ 5º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada.</p>
MOTIVAÇÃO	
<p>- As alterações no caput visam adequar a redação aos novos parágrafos do art. 3º.</p> <p>- A introdução do § 1º visa a distinguir o acesso de terceiros que estão <u>interessados na contratação de serviços</u> dos terminais para movimentação de petróleo, derivados de petróleo e derivados de gás natural <u>da utilização em caráter excepcional</u> de instalações portuárias definida no art. 7º da Lei dos Portos, que visa ao regular uso compartilhado, mediante remuneração, de áreas portuárias que estão operando aquém da capacidade estática ou dinâmica. Ou seja, o acesso excepcional da Lei dos Portos não trata do acesso de terceiros regulado pela ANP. Ressalta-se que a Res. ANTAQ 3707/2014 explicita em seu art. 13 que a “<i>disciplina relativa ao acesso e uso dos terminais marítimos referidos no art. 58 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, ocorrerá com base na regulamentação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP</i>”.</p> <p>- A introdução do § 2º visa a determinar que o Operador deve tratar de forma não discriminatória todos os pedidos, inclusive com relação a pedidos extras (fora dos contratos vigentes) de clientes que já utilizam o terminal e aos pedidos extras realizados pela própria empresa (na condição de Carregador Proprietário).</p> <p>- A inserção do § 3º visa a esclarecer que todas as instalações acessórias do terminal estão incluídas no acesso de terceiro, quando essas forem indispensáveis para a prestação do serviço pelo operador.</p> <p>- O novo § 4º visa a assegurar o uso, por terceiros, das tancagens flutuantes utilizadas para prestação de serviços pelo Operador do Terminal.</p> <p>- O § 5º foi introduzido para assegurar a observância da ordem de chegada das solicitações no atendimento dos pedidos.</p>	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 4º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p>Não existia.</p>	<p>Art. 4º O Operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, todas as Negativas de Acesso emitidas.</p>

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 4º</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
	<p>§ 1º O Operador deverá 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 Acessos precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo Operador, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento.</p> <p>§ 4º Somente poderá ser emitida Negativa de Acesso com justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis após manifestação da ANP.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Com relação ao caput do novo artigo, o encaminhamento das Negativas de Acesso para a ANP visa a garantir que essa autarquia tome conhecimento dos pedidos de uso do terminal que não estão sendo atendidos, uma vez que uma das principais dificuldades enfrentadas pela ANP é a ausência, atualmente, de monitoramento regulatório sistematizado, isto é, não há indicador que permita avaliar o funcionamento da regulação do acesso, o que pode começar a ser efetivado por meio das estatísticas de evolução dos pedidos negados.</p> <p>- O § 1º padroniza as contestações, tornando-as objetivas e formatadas em formulários, visando a minimizar a possibilidade de conflitos entre Carregador e Operador.</p> <p>- O § 2º permite que a ANP tome conhecimento das contestações de pedidos de acesso visando a assegurar o efetivo cumprimento da norma revisada e o acompanhamento mais dinâmico dos pedidos, ou seja, antes de eventuais instaurações de conflitos de acesso.</p> <p>- O § 3º visa a garantir análises técnicas para a emissão de Negativas, com responsabilização pela elaboração do documento.</p> <p>- De acordo com o § 4º, somente poderá ser emitida Negativa de Acesso com justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis após manifestação da ANP.</p>	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 5º</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
Não existia.	Art. 5º A Movimentação de Produtos pressupõe a utilização temporária das instalações de armazenagem do Terminal como parte

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 5º</b>	
	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.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- Com relação ao caput do novo artigo, a redação visa a vedar que o operador recuse a prestação de serviço de movimentação, quando esta envolver a utilização temporária da tancagem disponível no terminal. É importante ressaltar que o operador do terminal precisa reservar percentual de tancagem para fim de atendimento de necessidade de movimentação na forma de contratação <i>spot</i> , uma vez que é necessário garantir a otimização do uso do terminal.	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 6º</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
Não existia.	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.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- Com relação ao caput do novo artigo 6º, a redação visa a vedar que o operador recuse a prestação de serviço de armazenagem quando esta envolver a utilização temporária de berços, píeres e dutos portuários, quando houver disponibilidade.	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 7º</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 4º. Os titulares de terminais deverão permitir a conexão dutoviária destes com outras instalações de propriedade de terceiros, respeitadas as normas de segurança e as condições operacionais adotadas pelos operadores.</i>	Art. 7º 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. § 1º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o Terceiro Interessado é responsável por firmar contratos de passagem e pela obtenção de licenças. § 2º O Operador deve solicitar ao Terceiro Interessado a documentação prevista em lei para permitir ou manter o uso da conexão dutoviária com as suas instalações.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 7º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p>- Com relação ao caput do novo artigo 7º houve apenas aprimoramento de redação em relação ao art. 4º da PANP 251/2000, em especial explicitando contratos (de passagem) e regras regidos pela administração portuária.</p> <p>- A redação do § 1º visa a definir a responsabilidade do Terceiro Interessado em firmar contratos de passagem e pela obtenção de licenças, quando desejar se conectar ao terminal.</p> <p>- O § 2º complementa o § 1º, garantindo ao Operador o direito de solicitar ao Terceiro Interessado a documentação necessária para o usufruto da conexão dutoviária com as suas instalações.</p>	

<b>CAPÍTULO III – DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO – ART 8º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
Não existia.	Art. 8º O Operador é obrigado a elaborar os Termos de Acesso para cada Terminal.
MOTIVAÇÃO	
<p>- A introdução do novo artigo 8º visa a garantir que o operador de terminal seja o ente responsável pela elaboração dos Termos de Acesso. Esse documento concentra todas as informações necessárias para que o Terceiro Interessado solicite o acesso.</p>	

<b>CAPÍTULO IV – DA PROGRAMAÇÃO – ART 9º</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>Art. 7º. Os Operadores de Terminal Privativo de Uso Misto deverão elaborar as Programações Prévia e Extemporânea, visando a otimização operacional do Terminal, sem prejuízo dos direitos de Carregadores cuja Solicitação de Acesso já tenha sido confirmada.</i></p> <p><i>§ 1º. Os operadores deverão considerar a preferência do proprietário e contratos já firmados com outros carregadores somente na elaboração da programação prévia.</i></p> <p><i>§ 2º. Apresentadas as Solicitações de Acesso pelos Terceiros Interessados à Programação Prévia, os Operadores deverão confirmá-las, incluindo proposições de ajustes, ou justificar sua negativa, em até 3 (três) dias úteis, contados da respectiva Data Limite.</i></p> <p><i>§ 3º. Havendo Disponibilidade e sendo apresentadas Solicitações de Acesso por Terceiros Interessados à Programação Extemporânea, os Operadores deverão confirmá-las, respeitando a ordem de</i></p>	<p>Art. 9º O Operador de 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 podem 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 do documento de Negativa de Acesso em até 3 (três) dia úteis, contados da Data Limite.</p> <p>§ 3º O Operador pode propor ao Terceiro Interessado ajustes para atendimento da Solicitação de Serviço na Programação Prévia, desde que seja atendido o prazo do § 2º.</p>

**CAPÍTULO IV – DA PROGRAMAÇÃO – ART 9º**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>apresentação das mesmas, podendo incluir proposições de ajustes, ou justificar sua negativa, em até 2 (dois) dias, contados da data de apresentação de cada solicitação.</i></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 1 (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 1(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 Aquaviário para responder aos pedidos de acesso, priorizando a segurança operacional do Terminal.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- No Caput do art. 9º, havia exigência de programação apenas para os TUPs. Uma vez que a existência de uma Programação é uma das informações mais importantes relacionadas ao julgamento objetivo dos pedidos de acesso, para fins de homogeneização dos critérios da norma, a programação passa a ser obrigatória para todos os operadores de terminais.</p> <p>- O conteúdo do § 1º sofreu apenas ajuste de redação.</p> <p>- O conteúdo do § 2º da PANP 251 foi dividido nos parágrafos 2º e 3º da nova Resolução. No § 2º foi introduzido o documento de Negativa de Acesso. O novo § 3º visa a garantir que a decisão sobre ajustes seja feita dentro do prazo máximo para resposta.</p> <p>- O § 4º apenas revisa a redação do antigo § 3º, reduzindo o prazo de resposta ao pedido de acesso para capacidade extemporânea para 1 (um) dia útil, contado da data de apresentação de cada Solicitação de Serviço.</p> <p>- O § 5º traz uma nova previsão de aviso tempestivo a Interessados na contratação de capacidade quando existir oportunidade de contratação em função de ajuste de programação por capacidade reservada, mas não utilizada.</p> <p>- O novo § 6º visa a assegurar que o critério de alocação utilizado na Programação Prévia e Extemporânea pelo Operador deve, sempre que possível, priorizar o atendimento dos pedidos relacionados, tendo em vista que existem terminais aquaviários ligados aos dutos de transporte.</p> <p>- O § 7º visa a garantir que a segurança operacional do Terminal seja observada para fins de atendimento de pedidos de acesso.</p>	

**CAPÍTULO IV – DOS CONTRATOS – ART 10**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p>Não existia, exceto no que se refere às CGST: <i>Art. 2º, II, XI - Condições gerais de serviço do terminal - CGST: <u>conjunto de informações, regras e regulamentos para a prestação de serviços de movimentação de produtos pelo terminal, dentro das melhores técnicas de engenharia, de segurança e de proteção ao meio ambiente, respeitados os preceitos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, com observância das determinações da autoridade portuária e dos requisitos mínimos indicados no anexo desta Portaria.</u></i></p>	<p>Art. 10 Os Serviços do Terminal são prestados exclusivamente pelo Operador autorizado pela ANP, mediante remuneração adequada, com base em critérios previamente estabelecidos, e nos termos do respectivo Contrato.</p> <p>§ 1º As condicionantes comuns a todos os contratos devem ser dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal.</p> <p>§ 2º As Condições Gerais de Serviço do Terminal devem ser estabelecidas dentro das melhores técnicas de engenharia, de segurança e de proteção ao meio ambiente, respeitados os preceitos legais, com observância das determinações da Administração Portuária local e dos requisitos mínimos indicados no ANEXO I desta Resolução.</p> <p>§ 3º 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.</p> <p>§ 4º 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.</p> <p>§ 5º A ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos, objeto de fundamentação em processo administrativo próprio.</p> <p>§ 6º 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 citada no § 1º.</p> <p>§ 7º 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>
MOTIVAÇÃO	

**CAPÍTULO IV – DOS CONTRATOS – ART 10****REDAÇÃO ANTIGA****NOVA REDAÇÃO**

- O objetivo do caput do novo art. 10 é definir que toda a prestação de serviço em terminal deve: (i) ser realizada pela empresa autorizada pela ANP; (ii) ser remunerada; e (iii) ser formalizada por meio de contrato.
- Os § 1º e 2º visam a assegurar que as condicionantes comuns aos contratos estejam descritas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal e que as CGSTs mantenham observância à legislação vigente e às melhores práticas, permanecendo seu conteúdo mínimo descrito no anexo da Resolução, embora com conteúdo mais restrito, como será visto mais adiante.
- O § 3º prevê o envio prévio do CGST para a ANP, antes da assinatura de contratos. O objetivo é que a Agência conheça a operação das instalações e registre as versões desses documentos com a finalidade de acompanhamento do mercado, possibilitando o aprimoramento contínuo dos regulamentos.
- O § 4º visa a atender o pedido do mercado da previsão de níveis de serviço (SLA's) acordados nos contratos, uma vez que a inexistência desse tipo de instrumento contratual da execução do serviço pode ser realizada de forma mais lenta do que seria desejável, gerando custos ao Carregador, tais como sobrestadias de navios e pagamento de armazenagem ao Operador por mais tempo do que seria necessário.
- O § 5º apenas formaliza a possibilidade de intervenção excepcional da ANP no sentido de exigir mudanças em cláusulas contratuais leoninas, em função do previsto no art. 8º caput e inciso VII, além da mediação no caso de revisão da remuneração, prevista no § 1º do art. 58 da Lei do Petróleo.
- O § 6º visa a garantir multa para o caso de serviços programados e não executados, sem comunicação prévia pelo Carregador, uma vez que esta prática danosa suscita em capacidade ociosa que não é oferecida ao mercado.
- O objetivo do § 7º é que a tancagem, quando armazena determinado produto, preferencialmente, não seja tratada como de uso exclusivo de uma determinada empresa, uma vez que, tratando-se de produto especificado pela ANP, deve ser feito uso do princípio da fungibilidade, para fim de otimização do uso da infraestrutura.

**CAPÍTULO V – DOS CONTRATOS – ART 11****REDAÇÃO ANTIGA****NOVA REDAÇÃO**

Não havia, exceto para o conceito de contratação discriminatória, definido no parágrafo único do Art. 3º da atual PANP 251/2000:

*Parágrafo único. Presumem-se discriminatórias as contratações, em um mesmo Terminal, com um único Carregador, que impliquem em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade de armazenagem deste Terminal.*

Art. 11 Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da Capacidade Estática do Terminal por período superior a 2 (dois) anos.

§ 1º 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

**CAPÍTULO V – DOS CONTRATOS – ART 11**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
	<p>uso do terminal decorrente da Preferência do Proprietário em Terminais de Uso Privado.</p> <p>§ 2º Findo o prazo do contrato citado no § 1º, 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>§ 3º O percentual definido no § 1º inclui o uso das capacidades do Terminal tanto para os Produtos nacionais quanto para os importados.</p> <p>§ 4º Quando o Operador precisar ultrapassar o percentual definido no § 1º para armazenagem de produtos não regulados pela Agência, deverá solicitar a exclusão dessa tancagem da Autorização outorgada pela ANP.</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 2012, ou a que vier a substituí-la, devem ser submetidas à apreciação da ANP para fins de isenção excepcional do cumprimento ao disposto no § 1º.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- O art. 11 define o período contratual considerado para o longo prazo para os fins desta resolução, uma vez que o conceito de “longo prazo” precisa ser esclarecido.</li><li>- O § 1º flexibiliza a previsão da PANP 251/2000 de presunção de discriminação na contratação em um mesmo Terminal, com um único Carregador, que implique em utilização superior a 50% da capacidade de armazenagem. Atendendo ao pleito dos agentes regulados, foi considerado razoável que o operador de terminal possa firmar contratos que incluam a ocupação de capacidade maior do que 50%, nos seguintes casos: (i) no volume aprovado pela ANP como de preferência do proprietário; e (ii) por prazo limitado a 2 anos, improrrogável. O prazo foi definido com base na média de vigência (duração) dos contratos de fornecimento da Petrobras, que é de 1 (um) ano, e também pelo entendimento da SIM de que as importações são realizadas por meio de contratos <i>spot</i>.</li><li>- O § 2º define a necessidade de oferecimento de capacidade ao mercado, visando a mitigar o risco de práticas anticoncorrenciais.</li><li>- O § 3º apenas explicita que o longo prazo vale para os contratos para recebimento de produto importado.</li><li>- No § 4º é imposta ao Operador a exclusão da tancagem para armazenagem de combustíveis da autorização outorgada pela ANP quando o operador precisar ultrapassar o percentual de 50% para armazenar produtos não regulados pela ANP.</li><li>- O § 5º prevê o não cumprimento do percentual de 50%, no caso de contratos para movimentação dutoviária em dutos de transporte longos.</li></ul>	

<b>CAPÍTULO V – DOS CONTRATOS – ART 12</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p>Não havia.</p>	<p>Art. 12 O Operador deve encaminhar para a ANP os extratos dos contratos em até 15 (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>§ 2º A ANP pode solicitar ao Operador a cópia da íntegra do Contrato firmado para fins de análise.</p>
MOTIVAÇÃO	
<p>- O objetivo do art. 12 é prever o envio dos extratos de contratos para reduzir a assimetria de informações entre a ANP e os operadores de terminais, uma vez que o acompanhamento desses contratos não era realizado pela ANP. Podemos citar, como exemplo de acompanhamento de contratos pela ANP, os contratos de fornecimento e de cessão de espaço previstos na RANP 58/2014.</p> <p>- O § 1º prevê o conteúdo mínimo do extrato dos contratos celebrados pelo operador do terminal.</p> <p>- O § 2º somente explicita que a ANP pode solicitar a íntegra de contratos, conforme previsão no inciso XVII do art. 8º da Lei do Petróleo.</p>	

<b>CAPÍTULO VI – DA CESSÃO DE CAPACIDADE – ART 13</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>Art. 9º. O Carregador com Solicitação de Acesso confirmada poderá cedê-la a um Terceiro Interessado, respeitadas as mesmas condições acordadas com os Operadores.</i></p> <p><i>Parágrafo único. Efetivada a cessão, o Carregador cedente deverá indicar aos Operadores o Carregador cessionário, permanecendo como responsável pelo pagamento dos serviços contratados.</i></p>	<p>Art. 13 O Carregador poderá ceder a Capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o Operador e as Condições Gerais de Serviço 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 ao Operador pelo pagamento dos serviços contratados.</p> <p>§ 2º O Carregador Proprietário que não desejar fazer uso do direito da Preferência do Proprietário deverá abrir mão da Capacidade contratada, sendo vedada a cessão desse tipo de Capacidade.</p>
MOTIVAÇÃO	
<p>- O art. 13 apenas ajusta a redação do antigo art. 9º, prevendo a cessão de capacidade contratada e não de Solicitação de Acesso.</p>	

**CAPÍTULO VI – DA CESSÃO DE CAPACIDADE – ART 13**

- No § 1º, apenas foi ajustada a redação do antigo art. 9º, p.u.

- A introdução do § 2º se deve à vedação da cessão de capacidade contratada em função da Preferência do Proprietário, garantindo o acesso ao maior número de interessados, desestimulando possíveis arranjos entre empresas para fins de burla do mecanismo de preferência.

**CAPÍTULO VII – DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR – ART. 14****REDAÇÃO ANTIGA**

Não havia.

**NOVA REDAÇÃO**

Art. 14 É obrigação do Operador elaborar e manter atualizados, com controle de versão e data de elaboração, os seguintes documentos:

I - Condições Gerais de Serviço do Terminal – CGST, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no ANEXO I;

II - formulário de Solicitação de Acesso, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no ANEXO II.

**MOTIVAÇÃO**

- O inciso I do art. 14 apenas formaliza a obrigação do operador de elaborar o CGST e insere a obrigação de elaboração de formulário modelo de nome “Solicitação de Acesso”, ambos os documentos com conteúdos mínimos definidos pela ANP. A motivação para essas obrigações é facilitar a obtenção de informações mínimas pelo interessado em acessar os terminais. Cabe ressaltar que, durante a fiscalização do art. 15 da PANP 251/2000, foi constatado que, mesmo com o conteúdo mínimo já previsto na atual regulamentação, muitos operadores de terminal disponibilizavam suas informações em local de difícil acesso nos sites e incompletas.

- O inciso II do art. 14 define dados mínimos para guiar os pedidos de acesso, com o objetivo de minimizar conflitos e facilitar a fiscalização do cumprimento do livre acesso pela ANP.

**CAPÍTULO VII – DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR – ART. 15****REDAÇÃO ANTIGA**

*Art. 5º. Os Operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e as condições gerais de serviço do terminal e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com a administração do porto, ou das autorizações outorgadas pelo Ministério dos Transportes, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25*

**NOVA REDAÇÃO**

Art. 15 No exercício das suas atividades, os Operadores ficam obrigados a:

I - manter um centro de custo segregado para cada Terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis, caso não tenha sido estabelecida Sociedade de Propósito Específico – SPE para a operação do Terminal;

**CAPÍTULO VII – DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR – ART. 15**

*de fevereiro de 1993, respeitando as seguintes obrigações específicas:*

*I - manter um centro de custo para cada Terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis;*

*II - manter permanentemente atualizadas, em sua página na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus Terminais:*

*a) Disponibilidades;*

*b) Tarifas de referência para serviços padronizados;*

*c) Condições Gerais de Serviço do Terminal;*

*d) Histórico dos volumes mensais movimentados no Terminal nos últimos 12 (doze) meses, por Produto e por Ponto de Recepção e de Entrega.*

*III - manter, pelo período de 12 (doze) meses, cópias das Solicitações de Acesso, suas respectivas confirmações e demais documentos referentes às operações;*

*Parágrafo único. Nos terminais em que os operadores dos sistemas de armazenagem e dos sistemas de atracação de embarcações sejam distintos, as obrigações previstas no inciso II deste artigo se aplicam a todos os operadores e as informações disponíveis nas respectivas condições gerais de serviço do terminal deverão ser complementadas com os vínculos operacionais entre os mesmos.*

II – divulgar, em seu sítio de Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus Terminais:

a) minutas dos tipos de Contrato e dos seus anexos, em sua versão mais atual;

b) remuneração de referência para cada Serviço Padronizado;

c) Programação Prévia e Extemporânea;

d) Capacidades Estáticas (Contratada, Ociosa e Disponível);

e) Capacidades de Movimentação (Contratada, Ociosa e Disponível);

f) histórico diário dos volumes movimentados por modal, conforme modelo definido no ANEXO III;

g) volumes de estoque por Produto, do último dia do mês anterior.

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.

§ 1º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de 60 (sessenta) meses.

§ 2º A periodicidade de publicação das informações referentes às alíneas d, e, e f do inciso II é diária.

§ 3º As informações e documentos solicitados na alínea g do inciso II devem estar disponíveis até o dia 5 (cinco) do mês subsequente ao que ocorreu a movimentação.

§ 4º Os registros do cálculo da Disponibilidade devem ser rastreáveis e são passíveis de auditoria pela ANP.

§ 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.

MOTIVAÇÃO

## CAPÍTULO VII – DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR – ART. 15

- O caput do novo art. 15 atualiza a redação do antigo art. 5º e lista as obrigações durante a operação das instalações.
- O inciso I do art. 15 define que o operador precisa separar as informações contábeis dos custos de cada instalação. A motivação para a separação é facilitar a auditoria do cálculo da remuneração justa pelos serviços prestados.
- Já o inciso II define informações sobre os terminais que devem ser divulgadas publicamente, com a finalidade de tornar transparente o uso efetivo das instalações e possibilitar a fiscalização do acesso pelo próprio mercado regulado. O rol de informações foi ampliado para viabilizar o conhecimento do uso da instalação, considerando um período temporal mais detalhado (por dia).
- O inciso III pretende garantir que a ANP irá encontrar, fisicamente, nas instalações de cada terminal, todos os documentos relativos aos pedidos de acesso.
- O §5º apenas formaliza que as informações divulgadas pelas empresas devam ser mantidas atualizadas no site da ANP, o que já ocorre atualmente, conforme os exemplos da tabela abaixo:

Código Agente i-SIMP	Nome Reduzido	Site
3002703755	ADONAI	<a href="http://adonaiquimica.com.br/anp-e-antag/">http://adonaiquimica.com.br/anp-e-antag/</a>
3003798096	AGEO	<a href="http://www.ageoterminais.com.br/index.php/anp">http://www.ageoterminais.com.br/index.php/anp</a>
3075633560	CATTALINI	<a href="http://www.cattaliniterminais.com.br/regulatorio">http://www.cattaliniterminais.com.br/regulatorio</a>
1044983435	GRANEL QUÍMICA	<a href="http://www.granel.com.br/home_brasil.asp">http://www.granel.com.br/home_brasil.asp</a>
3004409230	OILTANKING	<a href="https://www.oiltanking.com/en/business-areas-terminals/oiltanking-terminais-vitoria/anp-movimentacao-de-graneis-liquidos.html">https://www.oiltanking.com/en/business-areas-terminals/oiltanking-terminais-vitoria/anp-movimentacao-de-graneis-liquidos.html</a>
3051979359	STOLTHAVEN	<a href="http://www.stolthaven.com.br/anp">http://www.stolthaven.com.br/anp</a>
3014688220	TEQUIMAR	<a href="http://www.ultracargo.com.br/br/portaria-anp-n-2512000">http://www.ultracargo.com.br/br/portaria-anp-n-2512000</a>
3002709449	TRANSPETRO	<a href="http://www.transpetro.com.br/pt_br/fale-conosco/canal-do-cliente/informacoes-em-atendimento-a-anp/terminais-e-oleodutos.html">http://www.transpetro.com.br/pt_br/fale-conosco/canal-do-cliente/informacoes-em-atendimento-a-anp/terminais-e-oleodutos.html</a>
3044167450	VOPAK	<a href="https://www.vopak.com/portaria-anp-n%C2%B0-2512000">https://www.vopak.com/portaria-anp-n%C2%B0-2512000</a>

## CAPÍTULO VIII – DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR – ART 16

REDAÇÃO ANTIGA

NOVA REDAÇÃO

<b>CAPÍTULO VIII – DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR – ART 16</b>	
<p><i>Art. 8º. O Carregador com Solicitação de Acesso confirmada fica obrigado ao pagamento integral dos serviços programados e não executados em razão de seu descumprimento da programação, salvo nas hipóteses comprovadas de caso fortuito ou força maior.</i></p> <p><i>Art. 10. É vedado ao Carregador Proprietário de Terminal Privativo de Uso Misto fazer reservas no Terminal e não as utilizar, salvo nas hipóteses comprovadas de caso fortuito ou força maior.</i></p>	<p>Art. 16 O Carregador deve comunicar aos Operadores que não farão uso da Capacidade contratada, antes da Data Limite, para fins de contabilização como Capacidade Ociosa.</p> <p>§ 1º O Carregador com movimentação confirmada na Programação Prévia fica obrigado a arcar com os custos do Operador em caso de descumprimento da programação, salvo nas hipóteses definidas no Contrato.</p> <p>§ 2º É vedado ao Carregador fazer reservas no Terminal e não as utilizar sem apresentar justificativa técnica.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- O objetivo do art. 16 é determinar que todos os carregadores com contratos vigentes, inclusive o Carregador Proprietário, devem informar ao Operador que não farão uso da capacidade contratada em determinado mês, para fins de divulgação de ociosidade. O caput pretende aumentar a oferta de capacidade e, portanto, o uso dos dutos, tendo em vista que tal capacidade deixaria de ser oferecida ao mercado caso não houvesse comunicação tempestiva.</p> <p>- O § 1º melhora a redação ao antigo art. 8º e visa a responsabilizar, financeiramente, o Carregador que solicita (na programação) o uso de capacidade e não avisa ao carregador previamente, conforme previsto no caput. Tal medida visa a incentivar que os contratos contenham cláusulas punitivas para tratar tais situações, inclusive para o Carregador Proprietário, que deverá ter sua movimentação incluída e confirmada na programação, como qualquer outro carregador.</p>	

<b>CAPÍTULO VIII – DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR – ART 17</b>	
REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<p><i>Art. 13. O Carregador e o Operador serão responsáveis pela qualidade dos produtos nos Pontos de Recepção e de Entrega, respectivamente.</i></p>	<p>Art. 17 O Carregador é responsável pela qualidade dos Produtos na entrega ao Terminal.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- O artigo 17 apenas separa em artigo próprio a responsabilidade do Carregador de entregar os produtos conforme seus Certificados de Qualidade e especificações da ANP, caso existam.</p>	

<b>CAPÍTULO VIII – DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR – ART 18</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Não havia.</i>	Art. 18 É obrigação do Carregador, caso solicitado pelo Operador, entregar volume de Produto para formação de lastro operacional para realização dos Serviços de Movimentação.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- No art. 18 há previsão de entrega de produtos pelo carregador para fins de formação de lastro operacional. Por óbvio, não é vedado ao Operador abrir mão desse direito, mediante acordo entre as partes. Contudo, a obrigação do acesso deve prever que o interessado requerente, tornando-se Carregador, providencie as condições mínimas para a execução dos serviços, neste caso, o produto para lastro. Tais produtos devem ser devolvidos ao final do contrato, como será visto no § 2º do art. 29. Imagina-se que a formação de lastro somente seja necessária no início das operações ou em operações com produtos novos.	

<b>CAPÍTULO IX – DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO – ART 19</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
Não havia a obrigação de solicitação por meio de formulário de Solicitação de Acesso. A definição do termo na PANP 251/2000 presumia uma “comunicação formal”, sem delimitar qual seria a formalidade a ser cumprida.  <i>XII - Solicitação de acesso: comunicação formal emitida por terceiro interessado, de acordo com as condições gerais de serviço do terminal, informando ao operador suas necessidades de movimentação de produtos pelo terminal;</i>	Art. 19 O Terceiro Interessado deve solicitar acesso por meio da Solicitação de Serviço.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 19 trata-se apenas de melhoria de redação.	

<b>CAPÍTULO IX – DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO – ART 20</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Não havia.</i>	Art. 20 O Terceiro Interessado com Solicitação de Serviço confirmada pelo Operador tem o seguinte prazo para ratificar o pedido de acesso e realizar a contratação dos serviços, salvo acordo entre as partes:  I- 5 (cinco) dias úteis no caso de confirmação de uso da Capacidade Disponível;

<b>CAPÍTULO IX – DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO – ART 20</b>	
	II- 1 (um) dia útil no caso de confirmação de uso da Capacidade Ociosa.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- No art. 20, a ANP regula o prazo de confirmação dos pedidos de capacidade, isto é, se não houver comunicação de desistência dentro do prazo, o art. 16 passa a ser aplicável.	

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 21</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
Não havia.	Art. 21 O Operador pode reservar parte da tancagem para a realização de Movimentação de Produtos, prevista no art. 5º, ficando a Capacidade Estática utilizada para esta finalidade indisponível para contratação para fins de armazenagem.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 21 prevê que o operador pode reservar capacidade para fins de prestação de serviço de movimentação. O objetivo é isentar tal capacidade estática de armazenagem como participante da disponibilidade para contratação.	

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 22</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 11. Os operadores poderão recusar as embarcações ou outros veículos de transporte que não atendam às exigências estabelecidas nas condições gerais de serviços do terminal.</i>	Art. 22 Os Operadores podem realizar inspeções definidas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal e recusar embarcações ou outros veículos de transporte que não atendam às exigências previstas.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 22 apenas aprimora o atual art. 11.	

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 23</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 23</b>	
<i>Art. 12. Os Operadores poderão recusar Produtos cuja qualidade não atenda o estabelecido nas Condições Gerais de Serviços do Terminal ou que possam contaminar Produtos de outros Carregadores.</i>	Art. 23 Os Operadores podem recusar Produtos cuja especificação não atenda o estabelecido nas Condições Gerais de Serviço do Terminal ou cuja movimentação não esteja prevista em contrato.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 23 apenas aprimora o atual art. 12.	

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 24</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 13. O Carregador e o Operador serão responsáveis pela qualidade dos produtos nos Pontos de Recepção e de Entrega, respectivamente.</i>  <i>Parágrafo único. Os Operadores poderão fazer uso do princípio da fungibilidade, caso não estabelecido expressamente em contrário.</i>	Art. 24 O Operador é responsável pela qualidade dos Produtos armazenados no Terminal e na devolução desses ao Carregador.  Parágrafo único. Os Operadores devem fazer uso do princípio da fungibilidade, desde que não estabelecido expressamente em contrário em Contrato e devidamente justificado, conforme § 7º do art. 10.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O caput do novo art. 24 apenas aprimora o atual art. 13. No novo p.u. é colocada como obrigação a adoção do princípio de fungibilidade pelo operador, salvo situações especiais, que deverão ser justificadas, uma vez que a reserva da tancagem pode gerar ociosidade desnecessária na infraestrutura.	

<b>CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 25</b>	
<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 14. Os Operadores poderão adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do Terminal no caso de não retirada de Produtos pelo Carregador no prazo máximo acordado com o mesmo.</i>	Art. 25 Os Operadores podem 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.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- No art. 25 foi feito ajuste de redação do antigo art. 14 e, ainda, a previsão de anuência da ANP para a venda ou movimentação (doação, reprocessamento) dos produtos.	

**CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 26**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 26 Os Operadores podem definir a forma de aferição das perdas e sobras admissíveis, desde que a forma de apuração e os percentuais estejam definidos em Contrato.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- A atual Portaria cita perdas e sobras em dois momentos: define como informação mínima obrigatória a “Medição e controle de quantidades e perdas” no documento CGST (Anexo da PANP 251/2000) e que as remunerações precisam considerar perdas e contaminações (art. 15, III da PANP 251/2000). O objetivo do artigo é evitar conflitos com relação a essas diferenças de volume, seja por contaminação, operação ou medição. Trata-se de prática usual de mercado que está sendo prevista na norma. Cabe ressaltar que, em caso recente, houve celeuma estabelecida entre carregador e transportador dutoviário, em função do tratamento de perdas decorrentes de interfaces (mistura de produtos) em polidutos, cujas regras comerciais e operacionais foram modificadas pelo transportador sem prévia anuência do carregador. O que se busca na norma é apenas garantir o direito de conhecimento mútuo dos agentes acerca das regras e percentuais estabelecidos para perdas e sobras, de forma a evitar conflitos desnecessários.</p>	

**CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 27**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 27 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.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Conforme mencionado no art. 18, há previsão de entrega de produtos pelo Carregador para fins de formação de lastro operacional, podendo o Operador exigi-lo ou não, como estabelecido no art. 27. Contudo, caso haja tal exigência, o Carregador deve receber o produto de volta imediatamente após o término do Contrato.</p>	

**CAPÍTULO X – DOS DIREITOS DOS OPERADORES – ART 28**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 28 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. 20.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 28 visa apenas a estabelecer compatibilidade com o art. 20, sob a ótica do operador.	

**CAPÍTULO XI – DOS DIREITOS DOS CARREGADORES– ART 29**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 29 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.  § 1º Toda a perda de Produtos não prevista em Contrato deve ser ressarcida monetariamente pelo Operador ao Carregador.  § 2º O Carregador deve receber o produto entregue ao Operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do Contrato.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- No art. 29 buscou-se compatibilizar os direitos do Carregador com a previsão dos art. 26 e 27.	

**CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 30**

REDAÇÃO ANTIGA	NOVA REDAÇÃO
<i>Art. 6º. Fica assegurado ao Carregador Proprietário a movimentação de seus próprios Produtos em seu Terminal Privativo de Uso Misto, por meio da utilização da Preferência do Proprietário.</i>	Art. 30 No Terminal situado fora do Porto Organizado fica assegurado ao Carregador Proprietário exclusividade no uso do Terminal para a movimentação de seus próprios Produtos, por meio da utilização da

## CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 30

Preferência do Proprietário, até que exista encaminhamento para o Operador de Solicitação de Acesso no uso das instalações.

§ 1º A manifestação de Terceiro Interessado só pode ser realizada, para fins de acesso obrigatório, após os 10 (dez) primeiros anos de operação do Terminal situado fora do Porto Organizado.

§ 2º Havendo manifestação de Terceiro Interessado, a ANP notificará o Carregador Proprietário para que seja cumprido o disposto no art. 31.

§ 3º O Carregador que movimentar Produtos em Terminais Aquaviários situados em Porto Organizado não tem direito de Preferência do Proprietário.

§ 4º Pessoas jurídicas coligadas, subsidiárias ou pertencentes ao mesmo grupo econômico do Operador não têm direito à Preferência do Proprietário definido no caput.

§ 5º A Preferência do Proprietário pode ser reduzida por meio de requerimento do Carregador Proprietário.

§ 6º É obrigação do Operador encaminhar para a ANP, em até 5(cinco) dias úteis, as Solicitações de Acesso do Terminal onde esteja usufruindo o direito previsto do caput.

§ 7º O volume da tancagem do Terminal comprovadamente contratado para fins de movimentação em oleoduto de transporte fica excluído da preferência, sendo vinculado ao duto, devendo obedecer às regras de acesso impostas pela regulamentação de acesso dutoviário.

### MOTIVAÇÃO

- O art. 30 define regras mais claras para a preferência do proprietário do que o antigo art. 6º, começando pela definição de que esta preferência só existe no caso de terminais situados em terrenos onde há efetiva propriedade privada, isto é, fora do polígono do porto organizado. Ademais, define tempo indeterminado para que o terminal tenha uso exclusivo de um proprietário.

- O § 1º define que os dez primeiros anos de operação são sempre exclusivos, visando compatibilidade com a RANP 35/2012.

## CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 30

- No § 2º é definida a obrigação de notificação pela ANP para instauração do processo administrativo para fins de definição da preferência do proprietário.
- O § 3º apenas esclarece que não há propriedade privada de bem público (área do porto organizado).
- O § 4º merece destaque e atenção. A intenção é definir inequivocamente quem é o proprietário, desestimulando que se estabeleçam sociedades e subsidiárias com a finalidade de burla da Lei do Petróleo (acesso obrigatório). Com relação ao acesso, a Lei do Petróleo é indistinta quanto à localização do terminal, seja em terreno privado ou no polígono do porto organizado. A Lei sequer prevê prazo para uso exclusivo de instalações de transporte pelo seu proprietário, e deixa a regulamentação da preferência do proprietário sob a atribuição da ANP. Assim, quando a Agência propõe normatizar a flexibilização do acesso aos terminais de uso privado que movimentam petróleo e combustíveis, é necessária cautela para equilibrar o anseio de abertura do mercado de combustíveis com a atração de investimento privado para o setor portuário.
- O § 5º apenas define que o proprietário pode solicitar que a Preferência do Proprietário seja reduzida.
- No § 6º fica disposto que o operador é obrigado a enviar solicitação de acesso ao terminal onde detém exclusividade, independente do pedido de acesso ter sido atendido.
- O § 7º busca compatibilidade com a RANP 35/2012, com relação ao volume de tancagem dedicado aos dutos de transporte.

## CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 31

### REDAÇÃO ANTIGA

Não havia.

### NOVA REDAÇÃO

Art. 31 O Carregador Proprietário deve encaminhar à ANP, quando solicitado, a proposta de Preferência do Proprietário para cada Terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:

I - movimentações mensais próprias realizadas nos últimos 03 (três) anos, discriminando os volumes para cada Produto movimentado e o percentual de ocupação médio de cada tanque nos meses informados;

II - cópias dos contratos vigentes entre o Operador e o Carregador Proprietário;

**CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 31**

	III - Documentos que justifiquem a necessidade de movimentação relativa ao volume requerido para fins de Preferência do Proprietário.  Parágrafo único. A ANP estabelecerá a Preferência do Proprietário, considerando a proposta apresentada pelo Carregador Proprietário, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados do recebimento desta.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- No art. 31 buscou-se compatibilizar a definição da preferência com a RANP 35/2012.	

**CAPÍTULO XII – DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO – ART 32**

<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
Não havia.	Art. 32 A ANP poderá revisar, motivadamente, a Preferência do Proprietário a qualquer tempo, considerando as Solicitações de Acesso e Negativas de Acesso.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O art. 32 esclarece que, em função de fiscalização da ANP, a preferência pode ser revista, a qualquer tempo.	

**CAPÍTULO XIII – DAS REMUNERAÇÕES – ART 33**

<b>REDAÇÃO ANTIGA</b>	<b>NOVA REDAÇÃO</b>
<i>Art. 15. As tarifas propostas pelos Operadores deverão:</i> <i>I - refletir as modalidades dos serviços, bem como o porte das embarcações e o tempo das operações, quando aplicável;</i> <i>II - considerar o Produto e os volumes envolvidos;</i> <i>III - considerar as perdas e os níveis de contaminação dos Produtos movimentados;</i> <i>IV - considerar a carga tributária vigente;</i>	Art. 33 As remunerações definidas pelo Operador para a Movimentação de Produtos devem:  I - refletir as modalidades dos Serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;  II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;  III - considerar as especificidades de cada Produto movimentado;

**CAPÍTULO XIII – DAS REMUNERAÇÕES – ART 33**

V - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros Carregadores ou a outro Terminal, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas;

VI - considerar os custos de operação e manutenção, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento.

IV - considerar a carga tributária vigente;

V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;

VI - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros Carregadores ou a outras instalações, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e

VII - considerar os custos de operação e manutenção de cada Terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.

**MOTIVAÇÃO**

- No art. 33 foram feitas adaptações e correções na redação, em relação à Portaria atual, e incluso o princípio da justa remuneração pela prestação de um serviço eficiente da infraestrutura.

**CAPÍTULO XIV – DA REGRA DE EXCEÇÃO – ART 34**

**REDAÇÃO ANTIGA**

Não havia.

**NOVA REDAÇÃO**

Art. 34 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.

Parágrafo único. A exceção de que trata o caput somente se justifica quando houver risco de investimento privado ou de desabastecimento ao mercado, caso a exceção não seja aplicada.

**MOTIVAÇÃO**

- O art. 34 e seu p.u. tratam de previsão de que a ANP pode, excepcionalmente (*exception clause*), conceder permissão de não cumprimento da Resolução, por tempo limitado, em função de proteção de investimento ou desabastecimento de algum produto.

**CAPÍTULO XV – DA DESVERTICALIZAÇÃO – ART 35**

**REDAÇÃO ANTIGA**

Não havia.

**NOVA REDAÇÃO**

Art. 35 O Operador prestará os serviços, nos termos da Autorização de Operação concedida pela ANP, respeitando as seguintes obrigações específicas:

I - não comprar Produtos, exceto para uso próprio na operação do Terminal, para o caso previsto no § 2º, alínea d, ou para reposição a Carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;

II - não vender Produtos, exceto para o caso previsto no art. 25 ou para o caso previsto no § 2º, alínea d.

III - não importar ou exportar Produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea d.

§ 1º O Operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.

§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o Operador pode explorar as atividades de:

- a) construção de terminais;
- b) transporte dutoviário;
- c) prestação de serviços de formulação de combustíveis; e
- d) operação de central petroquímica.

**MOTIVAÇÃO**

- O art. 35 merece especial atenção pois introduz a desverticalização no segmento de operação de terminais, possibilitando ao Operador realizar a prestação de serviços de formulação de produtos em portos (misturas de correntes de nafta importada), a operação de central petroquímica (indústria petroquímica, muito dependente do terminal aquaviário e faz estreita interface com a indústria de óleo e gás) e o transporte dutoviário. A introdução desse mecanismo afeta empresas com instalações em operação.

**CAPÍTULO XVI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS – ART 36 A 43**

**REDAÇÃO ANTIGA**

Não havia.

**NOVA REDAÇÃO**

Art. 36 Os Operadores de Terminais que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução, terão um prazo de até 30 (trinta) dias, contados da mesma data, para encaminharem à ANP o extrato de todos os Contratos vigentes.

Art. 37 O prazo para adaptação a esta Resolução de autorizações e dos Contratos vigentes é de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data de publicação.

Art. 38 A ANP deliberará sobre quaisquer dúvidas ou controvérsias surgidas em relação ao disposto na presente Resolução, e trazidas à consideração da Agência por Operadores, Carregadores ou Terceiros Interessados.

Art. 39 O não atendimento ao disposto nesta Resolução sujeita o infrator às sanções administrativas previstas na Lei nº 9.847, de 1999, e no Decreto nº 2.953, de 1999, sem prejuízo das penalidades de natureza civil e penal.

Art. 40 A ANP irá emitir Parecer Técnico sempre que consultada pelo Poder Concedente a respeito de Terminais Aquaviários, em atendimento ao disposto no inciso IV, art. 16 da Lei 12.815, de 2013, considerando as disposições nesta Resolução e as questões inerentes ao sistema nacional de abastecimento de combustíveis.

Art. 41 Os casos não contemplados nesta Resolução serão objeto de análise e deliberação pela ANP.

Art. 42 Fica revogada a Portaria ANP nº 251, de 07 de novembro de 2000.

Art. 43 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

**CAPÍTULO XVI - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS – ART 36 A 43**

**MOTIVAÇÃO**

- Estes artigos tratam apenas da transição entre a Portaria ANP 251/2000 e o novo Regulamento, além de outras providências de praxe.

## VI. CONCLUSÃO

A operação de movimentação de combustíveis em terminais aquaviários ocorre dentro dos portos. Portanto, para prover o acesso efetivo a esse tipo de instalação, é necessário considerar todo o entorno do Terminal, em especial o funcionamento do porto em si. Por conta disso, a ANP envidou esforços para integrar sua ação regulatória com a agência reguladora do setor portuário, a ANTAQ.

Em face das tratativas externas à Agência, a revisão da Portaria ANP 251/2000 foi mais abstrato, o que, ao mesmo tempo que retardou a elaboração do novo regulamento, também permitiu o amadurecimento do tema do acesso aos terminais dentro da Agência.

O debate sobre a revisão do regulamento foi engrandecido pelas reuniões da iniciativa Combustível Brasil, atualmente rebatizada para Abastece Brasil, favorecendo a composição de uma minuta mais robusta, que pretende contemplar a desafiadora realidade de mudança no mercado, tendo em vista os anúncios de novas parcerias e de desinvestimentos no setor de *downstream* pela Petrobras, incluindo, na forma de “clusters”, importantes terminais aquaviários brasileiros.

Cumprê destacar que, com base nas informações coletadas, a situação das empresas que operam terminais, agindo de forma independente de outras empresas à montante ou a jusante na cadeia, é diferente daquela praticada pelo agente dominante Petrobras.

Por óbvio, não é desejo da ANP fazer qualquer distinção imotivada entre os agentes econômicos, com relação às normas às quais estão sujeitos. Mas o fato é que a ANP não vem percebendo a existência de contestação dos usuários dessas instalações com relação ao uso/acesso dos terminais que pertencem a outros operadores, tanto com relação à otimização, à qualidade do serviço prestado ou mesmo aos preços praticados (remunerações). Ou seja, há uma percepção de que o problema do acesso tem forte ligação com o monopólio de fato da Petrobras, não sendo uma realidade em outras instalações operadas por empresas privadas.

Essa visão decorre do fato de que, mesmo estando a Portaria ANP 251/2000 desatualizada, sem ser revisada há tantos anos, a Agência somente foi solicitada para averiguar seu funcionamento quando ocorreram problemas no acesso à infraestrutura da Petrobras, em especial fruto do aumento da demanda por importação de outros agentes, no ano de 2017.

Contudo, como já esclarecido na análise, ressaltamos que ainda não se dispõe de dados suficientes para caracterizar abuso de poder dominante<sup>28</sup> da Petrobras com relação ao uso dos terminais. De qualquer forma, é impossível ignorar que a infraestrutura de transporte de petróleo e combustíveis da Petrobras é a maior do país, em termos de capacidade, ao menos para os produtos GLP e Petróleo, e que a empresa também detém sozinha quase metade (47%) da capacidade para combustíveis nos terminais aquaviários.

Por isso, com relação à revisão das regras de acesso aos terminais aquaviários, é preciso considerar principalmente o risco para a competitividade do mercado, caso as regras existentes não estejam conseguindo enfrentar a possibilidade de favorecimento da Petrobras ou das suas subsidiárias, e, até mesmo, futuramente, de empresas privadas (possíveis adquirentes da sua infraestrutura) pelo uso exclusivo dessas instalações, em detrimento ao compartilhamento com outros agentes, que desejam entrar no mercado por meio da importação de combustíveis.

É importante mencionar que o papel das distribuidoras nos Portos também precisa ser revisto pela ANP, uma vez que essas empresas vencem leilões tornando-se arrendatárias de instalações de armazenagem e movimentação situadas em portos públicos, mas que não são obrigadas, atualmente, a prover acesso. Em especial, a ANP recebeu manifestações de que as grandes distribuidoras de combustíveis poderiam estar sendo favorecidas, em situação muito semelhante à da Petrobras nos portos, principalmente com relação aos combustíveis fósseis.

Sob a ótica regulatória, é preciso pensar em indicadores para verificar também se a verticalização da atividade de transporte está influenciando de forma positiva ou negativa os custos logísticos inerentes ao uso dos terminais aquaviários. Isto é, seria preciso destrinchar a influência da logística no preço dos combustíveis importados, para descobrir a importância que o acesso compartilhado teria na formação dos preços.

Portanto, para enriquecer a minuta sugerida, estão sendo propostos dois mecanismos na nova resolução:

- Novas regras para o Carregador Proprietário;
- Separação societária dos operadores de terminais aquaviários (*unbundling*) dos demais entes da cadeia, vedando a participação cruzada na maior parte dos casos;
- Submissão das Negativas de Acesso para a ANP;

---

<sup>28</sup> As empresas importadoras entraram com processo no CADE contra a Petrobras, em 2018.

- Submissão de Minutas de Contratos de transporte e armazenagem para a ANP.

Além disso, deve haver um monitoramento mais detalhado das remunerações praticadas, após a vigência da nova resolução.

Por fim, a partir do efetivo monitoramento dos resultados da Resolução, se confirmado que o problema do acesso aos terminais está restrito às instalações da Petrobras, tendo como causa o monopólio, é preciso ponderar que, a despeito da imposição do acesso na Lei do Petróleo, o problema pode ser eliminado apenas com a adoção da separação societária na operação desse tipo de infraestrutura, sem que a ANP precise gerar custos regulatórios relativos ao controle e acompanhamento dos mecanismos de acesso.

Por isso, é fundamental analisar os critérios propostos pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE)<sup>29</sup> que são indicados para a tomada de decisão governamental de regular, ou não, o acesso a instalações de transporte, para que a ANP gere insumos ao CNPE.

---

<sup>29</sup> Documento “*Access to Key Transport Facilities 2006 - OECD.org*” da *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*, disponível em <http://www.oecd.org/regreform/sectors/37981556.pdf>