



ANEXO

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

NOME: PETROBRAS DISTRIBUIDORA S/A

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre proposta de regulamentação associada ao acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Considerações Gerais	<p>Objetivando contribuir para a elaboração de uma norma que (i) aumente a concorrência leal do setor de combustíveis, (ii) estimule a manutenção dos investimentos realizados pelos agentes econômicos que já atuam no setor e (iii) estimule a atração de novos investidores, sempre visando beneficiar o consumidor final de combustíveis, a BR Distribuidora apresenta a seguir suas considerações gerais sobre a minuta de resolução, que objetiva estabelecer critérios para o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários, colocada em Consulta Pública, para substituir a Portaria ANP nº 251/2000.</p> <p>As contribuições ora apresentadas foram elaboradas parcialmente com base em dois pareceres técnicos, que serão anexados à presente manifestação: um jurídico, elaborado pelo renomado Professor Alexandre Santos de Aragão e outro econômico, elaborado pela Consultoria TerraFirma. Vale, contudo, ressaltar que deve prevalecer a posição da BR Distribuidora disposta no presente documento.</p>	
Considerações Gerais	<u>ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO:</u> 1 – Apresentação da minuta de resolução somente após a realização de uma Análise de Impacto Regulatório Nível II (AIR).	A AIR é instrumento utilizado para garantia e estabilidade do ambiente regulatório. O objetivo da AIR é definir o problema, delimitar os objetivos desejados com a intervenção regulatória, mapear, da forma mais ampla possível, as alternativas de ação, analisar os agentes afetados pelas medidas e seus impactos, a partir de uma ótica, inclusive, comparativa.

A AIR não pode ser apenas um referendo, mas um exame sobre como decidir. Sem a definição prévia de problemas, objetivos, impactos e custos, a decisão administrativa – especialmente no contexto complexo e técnico do setor de combustíveis – tende a revelar-se mera especulação e não atender ao fim proposto.

Ao ser concluído o AIR deverá ser apresentado ao público e aos tomadores de decisão, permitindo que se tenha melhor conhecimento sobre a real necessidade da atuação regulatória e apontando alternativas regulatórias mais vantajosas à sociedade.

Muito em razão da falta de uma AIR nos termos acima propostos, entendemos que a minuta de resolução apresentada não prescreve corretamente, por exemplo, o necessário equilíbrio entre o instituto do livre acesso e o direito de preferência, absolutamente fundamental para assegurar a competitividade do setor, atrair novas empresas para o mercado e incentivar investimentos estruturantes por parte dos agentes do setor.

A utilização da regulação de modo desproporcional gera prejuízos graves ao mercado e à sociedade e, diversamente do esperado, ocasiona aumento de preços, barreiras à inovação, queda de investimentos, barreiras à entrada, custos de adequação dos agentes regulados, aumentos das distorções do mercado, aumento de custos de fiscalização do órgão regulador etc.

Cumprе lembrar que a ANP apresentou em Workshop sobre o tema, em 28/09/2020, modificações substanciais nas normas descritas na minuta de resolução publicada na Consulta Pública. Este fato reforça a necessidade de realização de uma AIR para que os objetivos da norma sejam claramente identificados, devendo, inclusive ser avaliado se a regulação é necessária e como ela pode ser mais efetiva e eficiente para alcançar sua finalidade. Além de considerar a possibilidade de abordar outros meios de regulação, identificando os *trade offs* das diferentes abordagens analisadas para escolher a melhor alternativa.

O Prof. Alexandre Aragão também entende pela necessidade de realização de uma AIR, conforme disposto em seu parecer sobre a norma objeto da

		<p>consulta pública, que será encaminhado à ANP por e-mail. Senão vejamos:</p> <p><i>Os procedimentos de análise de impactos regulatórios são justamente o instrumento atualmente mais hábil para obrigar os agentes públicos a previamente – antes que eventual prejuízo oriundo de norma seja consumado – demonstrarem a razoabilidade de suas decisões, os seus prováveis custos diretos e indiretos, os benefícios esperados e a razão pela qual não foram escolhidos outros meios para atingir o mesmo propósito.</i></p> <p>Vale, por fim, ainda ressaltar que muito embora o Decreto nº 10.411/2020, que regula a Análise de Impacto Regulatório, entre em vigor apenas em 15/04/2021, já está prescrito no art. 20 da Lei 13.655/2018 que nas esferas administrativa, controladora e judicial não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Ou seja, já existe legislação que reforça a responsabilidade decisória e determina que a decisão não pode se basear apenas em normas abstratas, pelo contrário deve o administrador e órgãos analisarem o efeito prático de suas decisões, os impactos que causarão, sob o ponto de vista econômico e do interesse público envolvido.</p>
<p>Considerações Gerais</p>	<p><u>ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO:</u></p> <p>2 – Apresentação da minuta de resolução somente após a realização de uma Análise de Impacto Regulatório Nível II (AIR).</p>	<p>A AIR é instrumento utilizado para garantia e estabilidade do ambiente regulatório.</p> <p>O objetivo da AIR é definir o problema, delimitar os objetivos desejados com a intervenção regulatória, mapear, da forma mais ampla possível, as alternativas de ação, analisar os agentes afetados pelas medidas e seus impactos, a partir de uma ótica, inclusive, comparativa.</p> <p>A AIR não pode ser apenas um referendo, mas um exame sobre como decidir. Sem a definição prévia de problemas, objetivos, impactos e custos, a decisão administrativa – especialmente no contexto complexo e técnico do setor de combustíveis – tende a revelar-se mera especulação e não atender ao fim proposto.</p> <p>Ao ser concluído o AIR deverá ser apresentado ao público e aos tomadores de decisão, permitindo que se tenha melhor conhecimento sobre a real necessidade da atuação regulatória e apontando alternativas regulatórias</p>

		<p>mais vantajosas à sociedade.</p> <p>Muito em razão da falta de uma AIR nos termos acima propostos, entendemos que a minuta de resolução apresentada não prescreve corretamente, por exemplo, o necessário equilíbrio entre o instituto do livre acesso e o direito de preferência, absolutamente fundamental para assegurar a competitividade do setor, atrair novas empresas para o mercado e incentivar investimentos estruturantes por parte dos agentes do setor.</p> <p>A utilização da regulação de modo desproporcional gera prejuízos graves ao mercado e à sociedade e, diversamente do esperado, ocasiona aumento de preços, barreiras à inovação, queda de investimentos, barreiras à entrada, custos de adequação dos agentes regulados, aumentos das distorções do mercado, aumento de custos de fiscalização do órgão regulador etc.</p> <p><u>Cumprе lembrar que a ANP apresentou em Workshop sobre o tema, em 28/09/2020, modificações substanciais nas normas descritas na minuta de resolução publicada na Consulta Pública.</u> Este fato reforça a necessidade de realização de uma AIR para que os objetivos da norma sejam claramente identificados, devendo, inclusive ser avaliado se a regulação é necessária e como ela pode ser mais efetiva e eficiente para alcançar sua finalidade. Além de considerar a possibilidade de abordar outros meios de regulação, identificando os <i>trade offs</i> das diferentes abordagens analisadas para escolher a melhor alternativa.</p> <p>O Prof. Alexandre Aragão também entende pela necessidade de realização de uma AIR, conforme disposto em seu parecer sobre a norma objeto da consulta pública, que será encaminhado à ANP por e-mail. Senão vejamos:</p> <p><i>Os procedimentos de análise de impactos regulatórios são justamente o instrumento atualmente mais hábil para obrigar os agentes públicos a previamente – antes que eventual prejuízo oriundo de norma seja consumado – demonstrarem a razoabilidade de suas decisões, os seus prováveis custos diretos e indiretos, os benefícios esperados e a razão pela qual não foram escolhidos outros meios para atingir o mesmo propósito.</i></p>
--	--	--

		<p>Vale, por fim, ainda ressaltar que muito embora o Decreto nº 10.411/2020, que regula a Análise de Impacto Regulatório, entre em vigor apenas em 15/04/2021, já está prescrito no art. 20 da Lei 13.655/2018 que nas esferas administrativa, controladora e judicial não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Ou seja, já existe legislação que reforça a responsabilidade decisória e determina que a decisão não pode se basear apenas em normas abstratas, pelo contrário deve o administrador e órgãos analisarem o efeito prático de suas decisões, os impactos que causarão, sob o ponto de vista econômico e do interesse público envolvido.</p>
<p>Considerações Gerais</p>	<p><u>ACESSO À TERCEIROS:</u></p> <p>3 – A BR defende que terceiros interessados podem usar os terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, situado dentro ou fora do porto organizado, para movimentar seus produtos, sempre que houver <u>‘capacidade de movimentação disponível e ociosa’</u> ^[1].</p> <p>Não deve existir período de uso exclusivo pelo <u>‘carregador proprietário’</u> QUANDO houver <u>‘capacidade de movimentação disponível ou ociosa’</u> ^[1] no terminal aquaviário situado dentro ou fora do porto organizado.</p> <p>^[1] capacidade de movimentação disponível e ociosa: a diferença entre a <u>‘capacidade operacional de movimentação’</u> ^[2] e o somatório da <u>‘capacidade de movimentação contratada’</u> ^[3]</p> <p>^[2] capacidade operacional de movimentação: máximo volume operacional que o operador pode movimentar, para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505, consideradas as condições operacionais vigentes.</p> <p>^[3] capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a movimentar para o carregador.</p> <p><u>DIREITO DE PREFERÊNCIA:</u></p> <p>43 – A BR defende que o <u>‘carregador proprietário’</u> ^[1] deve ter garantido o</p>	<p>A proposta apresentada visa compatibilizar os dois institutos: acesso de terceiros e direito de preferência, aos ditames da Lei do Petróleo, nos termos do artigo 58.</p> <p>A possibilidade de terceiros interessados utilizarem os terminais quando houver <u>‘capacidade de movimentação disponível e ociosa’</u>, visa manter o equilíbrio necessário entre o acesso de terceiros e o direito de preferência, estimulando a concorrência por meio de incentivo à participação privada, seja através da permissão de acesso, nas condições ora propostas, seja através da atração de novos investidores.</p> <p>Não é demais lembrar que a norma não deve ser interpretada de forma literal, devendo ser observadas as questões técnicas e sociais determinantes para sua eficácia.</p> <p>Neste caso, o objetivo do disposto no art. 58 da Lei do Petróleo é proteger tanto o terceiro interessado, quanto o investidor, que também mereceu a tutela da lei.</p> <p>Igualmente importante destacar que a Lei não faz nenhuma distinção acerca da localidade do terminal (dentro ou fora do porto organizado), seja em relação ao acesso de terceiros, seja em relação ao direito de preferência.</p> <p>A inadequação da norma também foi apontada pelo Prof. Alexandre Aragão em seu parecer:</p>

<p><u>'direito de preferência'</u> ^[2] de forma ilimitada e atemporal.</p> <p>^[1] carregador proprietário é a pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, <u>'carregador'</u> ^[4] e proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário, situado dentro e fora do porto organizado, bem como o <u>'investidor direto'</u> ^[3] e outras empresas controladas pelo investidor direto.</p> <p>^[3] Investidor direto: são os acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica no proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário</p> <p>^[4] carregador: é a pessoa jurídica, ou consórcio dessas, usuária dos serviços prestados pelo operador, e proprietária ou possuidora dos produtos, incluindo o carregador proprietário.</p> <p>^[2] direito de preferência: o volume de produto garantido para armazenagem para o carregador proprietário para movimentação ou armazenagem de seus próprios produtos em um terminal situado dentro ou fora do porto organizado.</p>	<p><i>[...] não se mostra adequada a proposta normativa debatida. Ainda que o art. 58 da Lei do Petróleo houvesse se referido ao "proprietário das instalações" como o titular do direito de propriedade das estruturas aquaviárias responsáveis pelo transporte de petróleo, derivados e outros biocombustíveis, não poderia a norma regulamentar despojar os grupos responsáveis pela gestão de áreas localizadas em portos organizados do direito de preferência somente em razão de o art. 2º da Lei 12.815/2013 se referir aos portos organizados como "bens públicos".</i></p> <p>Ficou demonstrado acima, em múltiplas exposições doutrinárias, ser plenamente possível que, dentro dos portos organizados, existam estruturas de propriedade dos delegatários – arrendatários ou concessionários – operadores daquelas instalações. Nenhum óbice, portanto, para que também tenham direito à preferência determinada pelo § 2º do art. 58 da Lei do Petróleo."</p> <p>Importante ressaltar que a BR defende que eventual negativa de acesso pelo operador do terminal, ainda que exista a capacidade de movimentação disponível e ociosa, deverá ser reprimida com a celeridade necessária para garantir que disposto na norma será observado por todos os agentes regulados. Comportamentos inadequados ou oportunistas devem ser combativos e os infratores punidos.</p> <p>Sobre o direito de preferência do proprietário, a BR entende que este deve ser resguardado, sob pena de se afastar investimentos, também para aquele que explora a área, independentemente de titularidade do terreno. É importante estimular o investimento em infraestrutura no país, seja pelos agentes regulados existentes, seja por novos investidores, por tais motivos, entendemos que o direito do investidor deve ser considerado, devendo, desta forma, ter direito de preferência no uso do terminal proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário, situado dentro e fora do porto organizado, bem como os acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica no proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário (investidor direto) e outras empresas controladas pelo investidor direto.</p> <p>Não é demais lembrar que os leilões de portos organizados têm exigido que</p>
--	--

		seja constituída uma pessoa jurídica distinta (SPE) dos investidores, reforçando a importância da previsão normativa ora proposta para manter o devido estímulo ao investimento de eventuais carregadores proprietários.
Art. 1º § 2º	<p>Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>V – bases de distribuição;</p> <p>VI – estação de transbordo de carga (ETC)</p>	<p>INCLUSÃO para restar claro que a atividade de distribuição de combustíveis é regulamentada pela Resolução ANP nº 58/2014 e a base pela Resolução ANP nº 784/2019. A atividade exercida por um distribuidor de combustível é distinta daquela exercida por um operador de terminal e não se confundem, inclusive nas bases instaladas em áreas portuárias.</p> <p>Não por outro motivo, foi esse o entendimento da ANP no <i>Workshop</i> realizado em 28/09/2020, no qual esclareceu que a norma não se estenderia às bases de distribuição.</p> <p>O mesmo raciocínio se aplica à estação de transbordo de carga (ETC).</p>
Art. 2º II	capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação e o somatório da capacidade de movimentação contratada;	EXCLUSÃO em razão desta definição ter sido unificada com a ‘capacidade de movimentação disponível e ociosa’.
Art. 2º III	capacidade de movimentação <u>disponível e</u> ociosa: diferença entre a <u>capacidade operacional de movimentação e</u> o somatório da capacidade de movimentação contratada e do volume mensal de produtos efetivamente programado para movimentação;	ALTERAÇÃO para que o conceito reflita a realidade do negócio. Partindo do princípio que o volume contratado já é um compromisso assumido pelo Operador Logístico, e que o uso desse espaço e seus custos correlacionados são responsabilidade do carregador.
Art. 2º IV	capacidade estática ou capacidade instalada: limite máximo operacional, total de volume que a tancagem do terminal pode armazenar, <u>constante no certificado de arqueação</u> , para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505;	ALTERAÇÃO para que a norma reflita o descritivo técnico constante na ABNT NBR 17505.
Art. 2º VI	capacidade estática disponível <u>e ociosa</u> : diferença entre a capacidade estática e a capacidade estática contratada, considerando o lastro operacional;	ALTERAÇÃO para compatibilizar a redação, adotando a mesma lógica descrita para a capacidade de movimentação disponível e ociosa refletindo a realidade do negócio.
Art. 2º VII	capacidade estática ociosa: diferença a capacidade estática contratada e o somatório do volume mensal de armazenagem de produtos efetivamente programado pelos carregadores;	EXCLUSÃO em razão da definição ter sido unificada com a ‘capacidade estática disponível e ociosa.’

Art. 2º X	carregador proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, carregador e proprietária, <u>arrendatária ou concessionária</u> de terminal aquaviário, situado <u>dentro e</u> fora do porto organizado, <u>bem como o 'investidor direto' (acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica no proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário) e outras empresas controladas pelo investidor direto.</u>	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 2º XXII	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 <u>dentro ou</u> fora do porto organizado;	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
<u>Art. 2º XXXIV</u>	<u>base de distribuição de combustíveis líquidos: instalação autorizada a operar pela ANP, regulada pela Resolução ANP nº 784/2019, cuja propriedade ou posse seja de um único ou mais agentes autorizados ao exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos;</u>	INCLUSÃO para restar claro que a atividade de distribuição de combustíveis é regulamentada pela Resolução ANP nº 58/2014 e a construção e operação de base de armazenamento pela Resolução ANP nº 784/2019. A atividade exercida por um distribuidor de combustível é distinta daquela exercida por um operador de terminal e não se confundem, inclusive nas bases instaladas em áreas portuárias. Foi esse o entendimento da ANP no <i>Workshop</i> realizado em 28/09/2020, no qual esclareceu que a norma não se estenderia às bases de distribuição.
Art. 3º	O operador deve permitir o acesso não discriminatório e o uso do terminal aos interessados, mediante remuneração adequada, <u>quando existir capacidade de movimentação disponível e ociosa, e</u> observadas as normas desta Resolução.	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 5º	A movimentação de produtos pressupõe a utilização temporária das instalações de armazenagem do terminal como parte da operação, sendo vedado ao operador, havendo capacidade <u>de movimentação estática</u> disponível <u>e</u> ociosa, a recusa imotivada de prestação de serviço de armazenagem no atendimento a uma solicitação de serviço.	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 7º	Os operadores ficam obrigados a permitir, <u>a jusante e a montante,</u> a conexão dutoviária destes com instalações de terceiros interessados, respeitados os contratos vigentes, as regras da Administração Portuária,	ALTERAÇÃO para restar clara a possibilidade de conexão, nos termos da norma.

	as normas de segurança e as Condições Gerais de Serviço do Terminal.	
Art. 7º § 1º	Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por firmar contratos de passagem, <u>arcar com os investimentos e custos necessários</u> e pela obtenção de licenças.	ALTERAÇÃO para restar claro que toda a responsabilidade sobre a nova instalação é de exclusiva responsabilidade do solicitante.
Art. 9º § 4º	Havendo <u>'capacidade de movimentação disponível e ociosa' ociosidade ou disponibilidade</u> e sendo apresentadas solicitações de serviço por terceiros interessados a movimentar ou armazenar produtos em programação extemporânea, os operadores deverão confirmá-las, podendo incluir proposições de ajustes, ou justificar sua negativa, em até um dia útil, contado da data de apresentação de cada solicitação de serviço.	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 10	Os serviços do terminal são prestados exclusivamente pelo operador autorizado pela ANP, <u>mediante remuneração adequada, com base em critérios previamente estabelecidos, e</u> nos termos do <u>respectivo contrato celebrado entre as partes.</u>	ALTERAÇÃO tendo em vista que os termos da contratação devem ser livremente firmados entre as partes, prevalecendo o princípio da intervenção mínima, conforme previsto no art. 421 e seu parágrafo único do Código Civil Brasileiro.
Art. 10 § 2º	<u>A ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos, mediante fundamentação em processo administrativo próprio.</u>	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.
Art. 12	<u>Art. 12 É vedada a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, incluindo o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática, exceto quando se tratar de exclusividade de uso do terminal decorrente da preferência do proprietário em terminais de uso privado.</u>	EXCLUSÃO para que a concessão do acesso de terceiro não se sobreponha ao direito daquele que explora a área independentemente da titularidade do terreno e que realizou altos investimentos para o projeto de instalação do terminal. Ou seja, a ANP ao impor restrições de movimentação forçará o investidor a carregar/movimentar produtos próprios em outros terminais, desincentivando, conseqüentemente, novos investimentos no setor. Assim, a proposta aparenta partir da premissa de que toda contratação que exceda os limites acima seria prejudicial à competição, penalizando de antemão toda a cadeia, em desfavor de uma conduta mais circunstancial, em que condutas anticompetitivas são identificadas e analisadas em cada

		<p>caso envolvendo a ANP e o próprio o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.</p> <p>Não obstante, a vedação tratada nesta seção é antítese do que preconiza o §2 do art. 58 da Lei do Petróleo: “maximizar o uso da capacidade existente”. Tal restrição poderá provocar, na verdade, subutilização da infraestrutura em diversos casos, como quando há poucos usuários proporcionalmente à capacidade disponível, especialmente em Terminais operando cargas próprias.</p> <p>A proposta também desincentiva novos investimentos, sobretudo por parte de operadores de cargas de terceiros, na medida em que muitos operadores logísticos apenas se comprometem a realizar investimentos para aumento de capacidade após conseguirem contratar a capacidade adicional futura com potenciais usuários por um prazo capaz de, em alguma medida, assegurar o retorno esperado pelos investimentos. Isso é comum, exemplificativamente, no caso de prorrogações antecipadas. Na mesma linha, a vedação proposta restringe certos arranjos negociais entre carregador e proprietário, como acordos built-to-suit, em que um carregador contrata no longo prazo uma capacidade construída e mantida por um terceiro. Além disso, a regra leva à perda de eficiência por reduzir ganhos de escala ao forçar a diluição de cargas de carregadores em diferentes ativos.</p> <p>O controle da ANP se dará verificando a capacidade de movimentação disponível e ociosa, conforme definido acima.</p>
Art. 12§ 1º	Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da capacidade estática do terminal por período superior a dois anos.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior
Art. 12§ 2º	Findo o prazo do contrato citado no caput, o operador de terminal fica obrigado a realizar oferta pública da capacidade, por meio do seu sítio eletrônico na Internet, para a manifestação de interessados.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior
Art. 12§ 3º	O percentual definido no caput inclui o uso das capacidades do terminal tanto para os produtos nacionais quanto para os importados.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior

Art. 12§ 4º	Quando o operador precisar ultrapassar o percentual definido no caput para armazenagem de produtos não regulados pela ANP, deverá solicitar a exclusão dessa tancagem da autorização outorgada pela ANP.	
Art. 12§ 5º	As contratações realizadas para viabilizar a prestação de serviço de transporte dutoviário na modalidade firme, conforme previsto na Resolução ANP nº 35, de 13 de novembro de 2012 devem ser submetidas à apreciação da ANP para fins de isenção excepcional do cumprimento ao disposto no caput.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior
Art. 14	O carregador poderá ceder a capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal, <u>desde que tenha previsão contratual e anuência do operador.</u>	ALTERAÇÃO para restar expresso que eventual contratação de parte relevante da capacidade de um terminal precisa ser caracterizada adequadamente.
Art. 16, I, II, III, IV, §§ 1º, 2º, 3º, 4º e 5º	Art. 16 No exercício das suas atividades, o Operador fica obrigado 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; 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; e 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 sessenta meses.	EXCLUSÃO por tratar-se de divulgação de dados concorrencialmente sensíveis e em virtude dos custos envolvidos na contratação e capacitação de funcionários para apresentação das informações.

	<p>§ 2º A periodicidade de publicação das informações referentes às alíneas d a f do inciso II é diária.</p> <p>§ 3º As informações e documentos solicitados na alínea g do inciso II devem estar disponíveis até o dia cinco do mês subsequente ao que ocorreu a movimentação.</p> <p>§ 4º Os registros do cálculo da disponibilidade devem ser rastreáveis e são passíveis de auditoria pela ANP.</p> <p>§ 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.</p>	
Art. 17	<p>O carregador deve comunicar aos Operadores que não fará uso da capacidade contratada, antes da data limite, para fins de contabilização como capacidade de movimentação disponível e ociosa.</p>	EXCLUSÃO para compatibilizar com as propostas anteriores.
Art. 19 §1º	<p>Art. 19 É obrigação do carregador, caso solicitado pelo operador, entregar volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação.</p> <p><u>§1º Na hipótese de armazenagem por mais de um de carregador, a obrigação de formação do lastro operacional deverá ser compartilhada proporcionalmente ao volume contratado.</u></p>	INCLUSÃO objetivando estabelecer obrigação de formação de lastro operacional quando houver hipótese de armazenagem para mais de um carregador.
Art. 20	<p>O terceiro interessado deve solicitar acesso <u>pelos meios de comunicação divulgados pelo operador de terminal em seu site na internet por meio da solicitação de serviço.</u></p>	ALTERAÇÃO objetivando que comunicação seja livre, privilegiando as boas práticas comerciais entre operadores e usuários.
Art. 21, I e II	<p>O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada pelo operador <u>fica obrigado a ratificar o pedido de acesso e realizar a contratação dos serviços conforme condições estabelecidas no contrato, tem o seguinte prazo para ratificar o pedido de acesso e realizar a contratação dos serviços, salvo acordo entre as partes:</u></p> <p>I - cinco dias úteis no caso de confirmação de uso da capacidade disponível;</p> <p>II - um dia útil no caso de confirmação de uso da capacidade ociosa.</p>	ALTERAÇÃO objetivando privilegiar a livre negociação e as boas práticas comerciais entre operadores e usuários.

Art. 21Parágrafo único	<u>Fica o operador obrigado a incluir na confirmação de acesso o prazo de validade da confirmação e as condições gerais de serviço acordadas.</u>	INCLUSÃO visando garantir o período de validade da confirmação de acesso ao terminal.
Art. 26	Operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo <u>comunicar solicitar anuência prévia da ANP em até cinco dias úteis. para vender ou movimentar esses produtos.</u>	ALTERAÇÃO para compatibilizar com as demais normas (Código Civil e Lei de Armazéns Gerais) que dispõem sobre o procedimento.
Art. 28	O operador pode exigir do carregador volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, <u>conforme previsão contratual e na forma do artigo 19§1º. devendo o carregador receber o produto imediatamente ao final do contrato.</u>	ALTERAÇÃO para compatibilizar a redação com o art. 19.
Art. 29	<u>O operador pode recusar o acesso ao terceiro interessado, caso comprovado que a confirmação da solicitação de acesso pelo interessado não obedeceu aos prazos estabelecidos no art. 21.</u>	EXCLUSÃO para compatibilizar com a alteração sugerida para o artigo 21.
Art. 30§ 2º	O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, <u>imediatamente ao final nos termos do contrato</u> do contrato.	ALTERAÇÃO para ofertar maior liberdade contratual ficando a cargo da negociação entre as partes.
Art. 31	<u>No terminal situado fora do porto organizado</u> Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, o uso do terminal, <u>dentro e fora do porto organizado</u> , para a movimentação de seus próprios produtos <u>até que exista encaminhamento para o operador de solicitação de acesso no uso das instalações, devendo permitir o uso por terceiros interessados, se houver 'capacidade de movimentação disponível e ociosa', mediante remuneração, nos termos do contrato livremente celebrado entre as partes. -até que exista encaminhamento para o operador de solicitação de acesso no uso das instalações.</u>	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 31§ 1º	<u>O carregador que movimentar produtos em terminais situados em porto organizado não tem direito de preferência do proprietário.</u>	EXCLUSÃO para compatibilizar a norma à Lei do Petróleo, que não faz nenhuma distinção acerca da localidade do terminal, tanto com relação ao acesso de terceiros, quanto com relação ao direito de preferência.

		A norma não deve ser interpretada de forma literal, devendo ser observadas as questões técnicas e sociais determinantes para sua eficácia, que demonstram que o objetivo da norma é tanto proteger o investidor do ativo (proprietário), quanto o terceiro interessado.
Art. 31§ 2º	Pessoas jurídicas coligadas, subsidiárias ou pertencentes ao mesmo grupo econômico do operador não ou consórcio dessas, que é proprietária, arrendatária ou concessionária de terminal aquaviário, situado dentro e fora do porto organizado, bem como o 'investidor direto' (acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica no proprietário, arrendatário ou concessionário de terminal aquaviário) e outras empresas controladas pelo investidor direto têm direito à preferência do proprietário.	ALTERAÇÃO proposta conforme justificativa apresentada nas Considerações Gerais.
Art. 31§ 3º	A preferência do proprietário pode ser reduzida por meio de requerimento do carregador proprietário, <u>podendo ser restabelecidas a qualquer momento, respeitada as contratações já existentes.</u>	ALTERAÇÃO para restar claro que a preferência do proprietário é atemporal e pode ser restabelecida a qualquer tempo, respeitado os contratos vigentes.
Art. 31§5º	O volume da tancagem do terminal comprovadamente contratado para fins de movimentação em oleoduto de transporte fica excluído da preferência do proprietário, sendo vinculado ao duto, devendo obedecer às regras de acesso impostas pela regulamentação de acesso dutoviário.	EXCLUSÃO considerando que o direito de preferência deve ser atemporal e ilimitado. Devendo permitir o uso por terceiro interessado sempre que houver ' <u>capacidade de movimentação disponível e ociosa</u> '.
Art. 32	A manifestação de terceiro interessado só pode ser realizada, para fins de acesso obrigatório, após os dez primeiros anos de operação do terminal situado fora do porto organizado. Parágrafo único. Havendo manifestação de terceiro interessado, a ANP notificará o carregador proprietário para que seja cumprido o disposto no art. 33.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.
Art. 33	O carregador proprietário deve encaminhar à ANP, quando solicitado, a proposta de preferência do proprietário para cada terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.
Art. 33 I	movimentações mensais próprias realizadas nos últimos três anos, discriminando os volumes para cada produto movimentado e o	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.

	percentual de ocupação médio de cada tanque nos meses informados;	
Art. 33 II	cópias dos contratos vigentes entre o operador e o carregador proprietário	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.
Parágrafo único	A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, considerando a proposta apresentada pelo carregador proprietário, no prazo máximo de sessenta dias, contados do recebimento dessa.	EXCLUSÃO. Vide justificativa anterior.
Art. 34	A ANP poderá revisar, motivadamente, a preferência do proprietário a qualquer tempo, considerando as solicitações de acesso e negativas de acesso, <u>quando houver 'capacidade de movimentação disponível e ociosa', desde que tenha critério claro para a revisão ou em caso de irregularidade.</u>	ALTERAÇÃO para compatibilizar a redação com dispositivos anteriores e com o intuito de promover a previsibilidade e a segurança jurídica.

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