



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

NOME: Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A.

(X) agente econômico	<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação
<input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<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
	<p>Estabelece critérios para o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis.</p> <p>A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - 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 na 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 XXXª Reunião de Diretoria, realizada em XX de XXXXXXX de 2019, RESOLVE:</p>	<p>A cadeia de suprimentos de combustíveis no Brasil foi estruturada, ao longo de várias décadas, a partir de investimentos em instalações de movimentação e armazenagem de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis planejados para uso exclusivo de seus proprietários no exercício de seus papéis. Assim, há no Brasil um número de sistemas de refino compostos por refinarias e ativos logísticos, projetados e operados de maneira interdependente e integrada.</p> <p>As instalações de movimentação e armazenagem que pertencem aos sistemas de refino são fundamentais para o pleno funcionamento das refinarias e foram projetadas, no que diz respeito às suas capacidades, recursos e funcionalidades, para operação a partir de uma visão sistêmica, ou seja, para movimentação de volumes e produtos demandados pelo sistema de refino.</p> <p>Os terminais aquaviários integrados aos sistemas de refino são peças fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados. Assim, a flexibilização das operações dos referidos</p>

		<p>terminais para atendimento a terceiros, nos termos propostos nesta minuta de resolução, impactará a capacidade de produção de derivados, podendo, inclusive, inviabilizar as operações das refinarias. Além disso, os terminais aquaviários que se encontram atualmente em operação não foram planejados para operar de forma flexível, condição essencial para atendimento a terceiros.</p> <p>Caso esta Agência persista na aprovação de modelo de acesso por terceiros com as características apresentadas nesta minuta de resolução, além dos impactos econômicos aos agentes proprietários dos terminais aquaviários integrados a sistemas de refino e da introdução de inoportuna insegurança jurídica para a realização de novos investimentos, é esperado um desequilíbrio na cadeia de suprimentos de combustíveis do Brasil que pode, inclusive, comprometer o atendimento ao mercado brasileiro.</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras sugere que esta Agência retome a discussão do tema, com ampla participação de todo o setor, com o objetivo de elaborar uma Análise de Impacto Regulatório, conforme exigido pela Lei nº 13.848/2019 (Lei das Agências Reguladoras) e Diretrizes Gerais e Guia AIR, aprovado pelo Comitê Interministerial de Governança, em 11/06/2018.</p> <p>Nessa ordem de ideias, em observância ao princípio da eventualidade, a Petrobras apresenta considerações específicas para os dispositivos propostos na minuta de resolução em consulta pública, que merecem ser considerados mesmo que se aceite integralmente o exposto anteriormente. As contribuições apresentadas a seguir têm por objetivo contribuir para a construção de um marco regulatório para o acesso por terceiros aos terminais aquaviários que ofereça ao setor de petróleo e derivados a segurança</p>
--	--	--

		jurídica necessária para a gestão de seus negócios e para a realização de investimentos futuros.
	<p>CAPÍTULO I</p> <p>DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</p> <p>Art. 1º Fica regulamentado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.</p> <p>§ 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários, situados dentro ou fora da área do porto organizado, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais.</p> <p>§ 2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I – as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuam como objetivo a movimentação ou a armazenagem de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, e que sejam interdependentes e integrados a um sistema de refino;</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações de transferência entre embarcações não atracadas, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; e</p> <p>IV - os terminais de GNL.</p>	<p>Conforme apresentado anteriormente, os terminais aquaviários integrados aos sistemas de refino são peças fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados. A flexibilização das operações dos terminais de refino refinarias para atendimento a terceiros impacta a capacidade de produção de derivados no país, podendo, inclusive, inviabilizar as operações do refino.</p> <p>Desta forma, considerando o papel determinante da produção das refinarias nacionais para o atendimento ao mercado de derivados de petróleo do país, a Petrobras sugere que os terminais aquaviários planejados para suprimento de petróleo e escoamento de derivados de sistemas de refino sejam excluídos desta minuta de resolução em consulta pública. Esta medida vai ao encontro do interesse público de assegurar o pleno funcionamento das refinarias atualmente implantadas no Brasil como meio para garantia do equilíbrio da cadeia de suprimentos e do pleno atendimento do mercado brasileiro.</p> <p>Por fim, cabe ressaltar que esta Agência já confere tratamento regulatório diferenciado às instalações de propriedade de distribuidores localizadas em áreas portuárias, isentando-as da aplicação das regras de livre acesso. Tal exceção é suportada pelo entendimento de que as bases de distribuição são voltadas para a movimentação exclusiva de cargas pertencentes aos seus proprietários e possuem papel relevante no armazenamento de produtos voltados para atendimento aos seus mercados de atuação, características que são compartilhadas com os terminais integrados aos sistemas de refino. Assim, o</p>

		<p>agora exposto, aliado às justificativas apresentadas anteriormente, corrobora e sustenta a solicitação da Petrobras de exclusão dos terminais de refino desta minuta de resolução.</p>
	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I – capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a movimentar para o carregador;</p> <p>II – capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação e o somatório da capacidade de movimentação contratada;</p> <p>III – capacidade de movimentação ociosa: diferença entre o somatório da capacidade de movimentação contratada e do volume mensal de produtos efetivamente programado para movimentação;</p> <p>IV - 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 NBR 17.505;</p> <p>V – capacidade estática contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a armazenar, por tempo determinado, para o carregador;</p> <p>VI – capacidade estática disponível: diferença entre a capacidade estática e a capacidade estática contratada, considerando o lastro operacional;</p> <p>VII – capacidade estática ociosa: diferença a capacidade estática contratada e o somatório de volume mensal de armazenagem de produtos efetivamente programado pelos carregadores;</p> <p>VIII – capacidade operacional de movimentação: máximo volume operacional que o operador pode movimentar, para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505, consideradas as condições operacionais vigentes;</p>	<p>A programação de sistemas logísticos requer visão conjunta e integrada de todos os seus componentes com o objetivo de buscar a sua melhor operação. As definições apresentadas nos incisos I, II, III, V, VI, VII e VIII do Art. 2º não consideram as especificidades dos sistemas compostos por infraestruturas de armazenamento e transporte, reduzindo a operação dos terminais aquaviários a definições às suas complexidades.</p> <p>Independentemente da capacidade estática, os terminais aquaviários, da Petrobras ou de terceiros, possuem particularidades quanto às suas capacidades de movimentação associadas a fatores como disponibilidade de píeres (privativos ou públicos), capacidade de bombeamento para carga de navio ou expedição para outros modais, restrição de vazão de recebimento ou limitação de horários de acesso aos píeres para atracação/ desatracação. Esses fatores, além de impactarem fortemente as suas capacidades, ainda podem variar no tempo a partir da disponibilidade ou alterações de capacidade de sub-sistemas.</p> <p>Assim, sugere-se a exclusão incisos I, II, III, V, VI, VII e VIII do Art. 2º a partir do pressuposto de que o operador é o responsável pela programação do terminal aquaviário, atividade que executa com o uso de ferramentas que consideram as suas especificidades, complexidades e integrações. Desta forma, imbuído do interesse legítimo de otimização do uso de seus ativos, o operador é o único capaz de analisar a possibilidade de atendimento a solicitações de acesso por terceiros interessados em movimentação de volumes</p>

		<p>em terminais aquaviários. Em caso de impossibilidade de atendimento às solicitações de terceiros, o operador do terminal deve estar preparado para apresentar as suas justificativas.</p>
	<p>IX - carregador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, usuária dos serviços prestados pelo operador, e proprietária ou possuidora dos produtos, incluindo o carregador proprietário;</p> <p>X - carregador proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, carregador e proprietária titular de terminal aquaviário, situado fora do porto organizado, podendo atuar diretamente, ou por meio pessoa jurídica controlada na forma do §2º do artigo 243 da Lei número 6404/76, que possua em seu objeto social a operação logística de terminais.</p>	<p>Tendo em vista a consolidação de um entendimento de que o arrendatário é considerado para todos os fins como proprietário das instalações, por ele investidas no terminal, até o encerramento do contrato de arrendamento, quando então ocorrerá a reversão ou, conforme previsão contratual, os bens poderão ser removidos, ou a ele indenizados, assim como os investimentos de grande monta realizados no âmbito do contrato de arrendamento, a proposta desta Agência de segregar terminais em função de suas localizações, ou seja, dentro ou fora do porto organizado, não é adequada e merece ser reconsiderada.</p> <p>O entendimento desta Agência que exclui terminais localizados em portos organizados para a obtenção do direito de preferência prejudica investimentos realizados e gera insegurança jurídica, aumentando a percepção de risco para novos investimentos.</p> <p>A proteção da confiança legítima e a defesa dos imperativos da estabilidade das relações jurídicas sempre esteve presente na teoria publicista, notadamente, sob a perspectiva da segurança jurídica. De acordo com a doutrina de Almiro Couto e Silva, o postulado da segurança jurídica “é um elemento conservador inserido na ordem jurídica, destinado à manutenção do status quo e a evitar que pessoas sejam surpreendidas por modificações do direito positivo ou na conduta do Estado”.</p> <p>Se, por um lado, a segurança jurídica não pode ser considerada como um valor absoluto tendente a imobilizar as decisões estatais, por outro, adaptando esse postulado à situação ora analisada, conclui-se que o</p>

		<p>agente econômico espera que a postura do agente regulador, no âmbito de suas atribuições, siga dentro de uma linha de coerência administrativa, de modo que não venha a ser surpreendido por uma conduta contraditória. Nesta linha de raciocínio sustenta Almiro Couto e Silva que:</p> <p>“O futuro não pode ser um perpétuo prisioneiro do passado, nem pode a segurança jurídica se transformar em valor absoluto, capaz de petrificar a ordem jurídica (...). Por outro lado, ao se esperar uma linha de coerência administrativa, não é igualmente admissível que o Estado seja autorizado, em todas as circunstâncias, a adotar novas providências em contradição com as que foram por ele próprio impostas, surpreendendo os que acreditaram nos atos do Poder Público.”</p> <p>A importância axiológica da segurança jurídica na estruturação de um ambiente regulatório propício ao exercício dessas atividades se expressa no julgamento da ADIN nº 3.685-DF no Supremo Tribunal Federal (STF):</p> <p>“Onde, quando nasce e para que serve a segurança jurídica? As considerações de WEBER são suficientes ao esclarecimento dessas questões: as exigências de calculabilidade e confiança no funcionamento da ordem jurídica e na Administração constituem um exigência vital do capitalismo racional; o capitalismo industrial depende da possibilidade de previsões seguras – deve poder contar com estabilidade, segurança e objetividade no funcionamento da ordem jurídica e no caráter racional e em princípio previsível das leis e da Administração. Pois o direito moderno presta-se precisamente</p>
--	--	--

		<p>a instalar o clima de segurança, em termos de previsibilidade de comportamentos, sem o qual a competição entre titulares de interesses em permanente oposição no seio da sociedade civil, não fluiria plenamente.”</p> <p>Portanto, resta claro que as relações e interpretações contínuas não poderão ser alteradas inadvertidamente pelo administrador ou legislador, sobretudo, pelo fato de que o ordenamento jurídico, pelas razões já expostas, impõe o dever de respeito às situações consolidadas no tempo.</p> <p>Como argumento de reforço ao princípio da proibição de comportamentos contraditórios, concretizado através do princípio da confiança, ainda teríamos como argumentar que um dos pilares da Lei do Petróleo, quando “abriu” o mercado para a livre concorrência na exploração de petróleo e seus derivados, teria sido também resguardar o direito do proprietário das instalações (arrendatário) quando este já teria realizado investimentos vultosos no terminal que seria objeto da exploração da atividade portuária.</p> <p>Nessa linha, a despeito das peculiaridades atinentes aos terminais arrendados, conforme acima elencado, teríamos como argumentar que, analogicamente, o “proprietário”, através da figura do arrendatário, também estaria realizando investimentos de grande monta no terminal arrendado, fator que os assemelha à dinâmica aplicada aos terminais de uso privado, quando se trata de direito de preferência, haja vista que a lei que o trouxe – Lei do Petróleo – não teria feito nenhuma distinção a respeito do local da atividade portuária a ser desenvolvida.</p> <p>Pelo exposto, entende-se que, quando a ANP faz distinção quanto à aplicação do direito de preferência do proprietário a</p>
--	--	--

		<p>depende da localização da instalação portuária, entende-se que tal conduta estaria indo além do preceito legal, havendo um desestímulo à figura do arrendatário na indústria de petróleo, haja vista que, mesmo com a amortização dos investimentos ao longo do contrato (ou possível indenização aos bens não amortizados), o carregador proprietário, na prática, teria sua dinâmica operacional altamente impactada.</p> <p>No que tange à redação proposta para o inciso X (carregador proprietário), a alteração sugerida se mostra necessária haja vista que a Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo), em seu art. 65, atribuiu expressamente à Petrobras a obrigação legal de criação de uma subsidiária para operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo e seus derivados. Assim, tendo em vista a referida obrigação advinda da própria lei, o direito de preferência da Petrobras se mostraria prejudicado pelo texto proposto. Nessa linha, torna-se imprescindível que haja previsão no sentido de que, a Petrobras, como carregadora proprietária, poderá atuar diretamente ou por meio de sua subsidiária, sendo garantido seu direito de preferência, de forma direta ou indiretamente.</p>
	<p>XI - Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST): documento com versão controlada e integrante do contrato de serviço do terminal, contendo o conjunto de informações, regras e regulamentos para a prestação de serviços pelo terminal aquaviário;</p> <p>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;</p> <p>XIII - data limite: décimo quinto dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal aquaviário;</p> <p>XIV - disponibilidade: informações sobre capacidade estática não utilizada e janelas de operação do píer 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;</p> <p>XV - estação de transbordo de cargas (ETC): instalação portuária explorada mediante</p>	<p>Quanto ao inciso XIV, conforme já apresentado nas justificativas relativas aos incisos I, II, III, V, VI, VII e VIII, são várias as operações que o terminal pode realizar, como por exemplo: operações <i>ship to ship</i> que ocupam apenas o píer, bem como operações de armazenamento de produtos, que eventualmente não estão diretamente ligadas às operações do píer. Além disso, em função dos lotes de cargas dos navios ou da programação de operação de dutos, ferroviárias e rodoviárias pode haver ou não disponibilidade na instalação.</p> <p>Assim, cabe ao operador do terminal sinalizar</p>

<p>autorização, 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>XVI - 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>XVII - lastro operacional: volume da tancagem que o operador necessita para realizar suas operações;</p> <p>XVIII - 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> <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 – operador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, autorizada pela ANP a operar o terminal e a prestar os serviços de movimentação de produtos no terminal;</p> <p>XXI - 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>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 fora do porto organizado;</p> <p>XXIII - produtos: petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e biocombustíveis;</p> <p>XXIV - programação extemporânea: programação preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas após a data limite;</p> <p>XXV - programação prévia: programação mensal preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite;</p> <p>XXVI - serviço de armazenagem: serviço de estocagem de produtos;</p> <p>XXVII - serviço de movimentação: serviço de movimentação de produtos, incluindo carregamento, descarregamento, transbordo, além de serviços complementares e correlatos;</p> <p>XXVIII - serviço padronizado: serviço prestado pelo operador para os carregadores, cujas condicionantes para atendimento são conhecidas e dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal;</p> <p>XXIX - solicitação de serviço ou de acesso: formulário para comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com o formato previsto nos termos de acesso, informando ao operador das suas necessidades de acesso ao terminal;</p> <p>XXX - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que solicita</p>	<p>a disponibilidade de capacidade estática não utilizada e que estejam operacionais, bem como a previsão de janelas de operação do píer. Neste sentido, cabe ressaltar que apenas o operador está habilitado a aprovar ou não uma solicitação apresentada a partir da análise integrada do sistema que compõe a instalação.</p>
--	--

	<p>acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de produtos do terminal aquaviário;</p> <p>XXXI - 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 barcaças 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>XXXII - terminal de uso privado (TUP): instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado; e</p> <p>XXXIII - termos de acesso: documento que contém informações suficientes para a contratação dos serviços padronizados do terminal.</p>	
	<p>CAPÍTULO II</p> <p>DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO</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 esta Resolução não se confunde com a utilização em caráter excepcional de instalações portuárias arrendadas ou exploradas por concessionária, definida no art. 7º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.</p> <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 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 O operador deve atender às solicitações de acesso por ordem de chegada.</p>	<p>A previsão de utilização de tancagem flutuante no bojo do acesso por terceiros, conforme disposto no parágrafo 4º do Art. 3º, não mantém coerência com o fato de a utilização de tancagem flutuante estar subordinada ao contrato específico do navio em questão.</p> <p>O operador do terminal poderia prestar serviços de apoio ao contratante da tancagem flutuante, porém, esse não poderá dispor da tancagem sem a autorização expressa do contratante da embarcação, o qual poderia negociar a disponibilidade da embarcação com eventuais interessados.</p>
	<p>Art. 4º O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, todas as negativas de acesso emitidas, em até seis dias úteis, contados da data limite.</p> <p>§ 1º O operador deve prover, em seu sítio eletrônico, um formulário para que os terceiros interessados registrem suas contestações quanto às negativas de acesso.</p> <p>§ 2º Na hipótese de existência, a contestação por parte do terceiro interessado deve ser encaminhada para a ANP, juntamente com a negativa de acesso correspondente.</p> <p>§ 3º Todas as negativas de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo operador, que deverá estar devidamente</p>	

	<p>identificado como signatário no documento.</p> <p>§ 4º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia se acompanhada de manifestação favorável da ANP.</p>	
	<p>Art. 5º A movimentação de produtos pressupõe a utilização temporária das instalações de armazenagem do terminal como parte da operação, sendo vedado ao operador, havendo capacidade estática disponível ou ociosa, a recusa imotivada de prestação de serviço de armazenagem no atendimento a uma solicitação de serviço.</p>	<p>Cabe ressaltar que há algumas operações com produtos que não requerem o uso de tanques, como por exemplo, operações <i>ship to ship</i> no píer. Assim, dentre outras, é possível afirmar que a capacidade de armazenar produtos nos tanques de um terminal é condicionada à capacidade de movimentar os mesmos volumes nos berços de atracação.</p> <p>Diante do exposto, sugere-se a exclusão do Art. 5º, tendo em vista que a disponibilidade de capacidade para armazenamento em tanques não é a única variável a ser considerada na avaliação da possibilidade de atendimento a solicitações de serviços.</p>
	<p>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 de armazenagem.</p>	<p>O acréscimo sugerido se mostra necessário no sentido de deixar claro que o serviço se refere à armazenagem, conforme tratado no âmbito do artigo em comento.</p>
	<p>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.</p> <p>§ 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.</p>	<p>Esse é o tipo de previsão que afasta interessados em investimento. Por exemplo, se o interessado em participar de leilão de área portuária e que seja obrigado a construir um píer e terceiros vizinhos ao terminal podem aguardar para se conectar sem a obrigatoriedade e riscos de realizar a maior parte do investimento, tal obrigação tende a afastar novos investidores e incentivar os <i>free riders</i>.</p> <p>Portanto, sugere-se a exclusão do artigo.</p> <p>Alternativamente, uma opção seria possibilitar a conexão dutoviária em caso de interesse mútuo e com o objetivo de aumentar a utilização do ativo.</p>

	<p>Art. 8º O operador é obrigado a elaborar os termos de acesso para cada terminal.</p>	
	<p>CAPÍTULO III DA PROGRAMAÇÃO</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 devem ser considerados pelo operador na elaboração da programação prévia.</p> <p>§ 2º O operador deve confirmar a solicitação de serviço na programação prévia ou justificar sua negativa por meio do documento de negativa de acesso em até três dias úteis, contados da data limite.</p> <p>§ 3º O operador pode propor ao terceiro interessado ajustes para atendimento da solicitação de serviço na programação prévia, desde que seja atendido o prazo do § 2º.</p> <p>§ 4º Havendo ociosidade ou disponibilidade e sendo apresentadas solicitações de serviço por terceiros interessados a movimentar ou armazenar produtos em programação extemporânea, os operadores deverão confirmá-las, podendo incluir proposições de ajustes, ou justificar sua negativa, em até um dia útil, contado da data de apresentação de cada solicitação de serviço.</p> <p>§ 5º Ajustes nas programações que gerem disponibilidade capacidade estática ociosa ou capacidade de movimentação ociosa devem ser informados, pelo operador, em até um dia útil, para todos os que receberam negativas de acesso relacionadas à programação que foi alterada.</p> <p>§ 6º No critério de alocação utilizado na programação prévia e extemporânea, o operador deve, sempre que possível, priorizar o atendimento aos pedidos relacionados aos dutos de transporte.</p> <p>§ 7º O operador deve considerar as Condições Gerais de Serviço do Terminal para responder aos pedidos de acesso, priorizando a segurança operacional do terminal.</p>	<p>A programação de sistemas logísticos requer visão conjunta e integrada de todos os seus componentes com o objetivo de buscar a sua melhor operação. Assim como argumentado no Art. 2º, A disposição apresentada nos parágrafos 5º e 6º não considera as especificidades dos sistemas compostos por infraestruturas de armazenamento e transporte, reduzindo a operação dos terminais aquaviários a definições insuficientes e não aplicáveis às suas complexidades.</p> <p>Assim, a eventual priorização de movimentação dutoviária frente à movimentação de outros modais, como marítimo, ferroviário ou rodoviário, deve ser avaliada dentro do contexto geral de utilização e otimização das operações a serem realizadas pelo operador do terminal.</p> <p>Assim, sugere-se a exclusão dos parágrafos 5º e 6º, partindo-se do pressuposto de que o operador é o responsável pela programação do terminal aquaviário, atividade que executa com o uso de ferramentas que consideram as suas especificidades, complexidades e integrações. Desta forma, imbuído do interesse legítimo de otimização do uso de seus ativos, o operador é o único capaz de analisar a possibilidade de atendimento a solicitações de acesso por terceiros interessados em movimentação de volumes em terminais aquaviários.</p>
	<p>CAPÍTULO IV DOS CONTRATOS</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 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</p>	<p>Tenha-se presente que o dirigismo contratual conforme pretendido pela ANP na redação sugerida do Art. 10, §§ 1º; 2º 3º e 4º, tendo por base apenas as normas infralegais, afronta as disposições inseridas nos Art. 2º, II c/c Art. 3º, V e VII, da Lei nº 13.874/19, a Lei de Liberdade Econômica, uma vez que a liberdade contratual será exercida nos limites</p>

<p>descumprimento ao operador e previsão de rescisão contratual sem penalidades ao carregador, no caso de descumprimento contumaz dos níveis de serviço pelo operador.</p> <p>§ 2º A ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos, mediante fundamentação em processo administrativo próprio.</p> <p>§ 3º Todos os contratos firmados entre carregadores e operadores, incluindo o carregador proprietário, devem possuir ou incluir cláusula para determinar multa para o caso de serviços programados e não executados, quando não houver a comunicação prévia e tempestiva.</p> <p>§ 4º Os operadores devem encaminhar previamente para a ANP a minuta dos contratos nos quais não estejam previstos o uso do princípio da fungibilidade e os que exijam alocação de tancagem exclusiva para um único carregador.</p>		<p>da função social do contrato e que nas relações contratuais privadas, prevalecerá o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.</p> <p>Nesse sentido, considera-se que os contratos civis e empresariais são presumidamente paritários até a eventual verificação de elementos concretos que venham indicar outro entendimento. Consagra-se, dessa forma a presunção de boa-fé do particular, conforme preceituada no Art 2º, II c/c Art 3º, V e VII).</p> <p>A toda evidência, a ANP exacerba a sua competência regulatória pois não observa a devida adequação entre meios e fins ao estipular restrições em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público, na medida em que o interesse público é justamente não inibir a atividade econômica e não introduzir limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas, conforme indicado no Art 4º, VII, da Lei de Liberdade Econômica.</p>
<p>Art. 11 As condicionantes comuns a todos os contratos devem ser dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal.</p> <p>§ 1º 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>§ 2º O operador deve enviar para a ANP as Condições Gerais de Serviço do Terminal, previamente à assinatura dos contratos, caso o documento tenha sido revisto ou nunca tenha sido encaminhado.</p>		
<p>Art. 12 É vedada a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, incluindo o carregador proprietário, excluído o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática, exceto quando se tratar de exclusividade de uso do terminal decorrente da preferência do proprietário em terminais de uso privado.</p> <p>§ 1º Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da capacidade estática do terminal por período superior a dois cinco anos.</p>		<p>Os terminais aquaviários, bem como as instalações dutoviárias ligadas aos ativos de refino foram especialmente projetados e construídos para a plena utilização dessas refinarias em todas as condições operacionais, assim, a imposição de eventuais restrições para a utilização desses ativos logísticos por parte do Carregador</p>

§ 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.

~~§ 3º O percentual definido no caput inclui o uso das capacidades do terminal tanto para os produtos nacionais quanto para os importados.~~

~~§ 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.~~

~~§ 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 de cumprimento ao disposto no caput.~~

Proprietário que é dono do ativo de refino implicaria em perdas inequívocas no negócio de refino, inviabilizando essa atividade e trazendo sérios riscos ao abastecimento nacional.

Cabe ainda observar que esses terminais foram projetados tanto para entrada de petróleo como para saída de produtos excedentes para cabotagem ou exportação, sendo a tancagem dos terminais projetadas para a característica de consumo interno de cada região, assim por exemplo a limitação de utilização da tancagem de petróleo do terminal pode limitar a operação da refinaria, bem como a restrição específica de tancagem de apenas um produto, como por exemplo, a saída de escuros de uma determinada região, pode limitar a produção de vários outros produtos na região desbalanceado a produção da refinaria.

Nesta esteira, desde a Portaria 115/2000 (art. 10), revogada pela RANP 35/2012 (art. 10), que trata do livre acesso a dutos acima de 15 km, a ANP entende a necessidade de integração entre refinarias e terminais do Carregador Proprietário.

A proposta contida no art. 12 se contrapõe a esse entendimento – ainda vigente - ao limitar a contratação de capacidade pelo Carregador Proprietário contrapondo-se, assim, ao princípio da segurança jurídica, motivo pelo qual foi requerida expressamente a exclusão de tais terminais da regra prevista na presente norma (artigo 1º, §2º).

Além da relevância para os terminais diretamente ligados ao refino, a preservação da preferência do proprietário, tanto nos terminais privados quanto nos localizados em portos organizados, é também essencial para os demais terminais de movimentação de petróleo e derivados, pois viabiliza novos

investimentos, assim como, traz segurança jurídica para aqueles que já investiram.

Tal garantia ao titular dos ativos encontra respaldo na Lei nº. 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica), tendo como fundamento o princípio constitucionalmente previsto da liberdade econômica (arts 1º, IV, 170 e 174 da Constituição), tem como finalidade a promoção da atividade econômica no País, determinando em seu art. 1º, §2º que “interpretam-se em favor da liberdade econômica, da boa-fé e do respeito aos contratos, aos investimentos e à propriedade todas as normas de ordenação pública sobre atividades econômicas privadas.”

O princípio da liberdade econômica comunica-se com o princípio da segurança jurídica, o qual é considerado uma das ideias centrais do Estado de Direito, e que visa a proteção da confiança e das legítimas expectativas do administrado.

Desta forma pode-se dizer que os dois princípios devem caminhar em conjunto de modo a fomentar a atividade econômica saudável no País e respaldar a atuação dos agentes econômicos.

Ainda nessa esteira, o art. 30 da LINDB trouxe de maneira mais concreta necessidade de um comportamento do Poder Público (que inclui as agências reguladoras) mais atrelado às exigências da segurança jurídica formalizando a estabilidade indispensável ao Estado de Direito.

Nesta ordem de ideias, o Princípio da Segurança Jurídica possui como conteúdo, dentre outros, a a confiança nos atos do Poder Público, que deverão reger-se pela boa-fé e pela razoabilidade, pela estabilidade das relações jurídicas, manifestada na durabilidade das normas a

		<p>previsibilidade dos comportamentos, inclusive com soluções isonômicas para situações idênticas ou próximas.</p> <p>Como decorrência direta do Princípio da Segurança Jurídica, portanto, o Princípio da Proteção da Confiança, significa, em essência, que o Estado se autovincula quando cria uma expectativa legítima no administrado em relação à continuidade daquela postura.</p> <p>Acrescentamos que o objetivo da regulação é permitir o desenvolvimento eficiente da indústria do petróleo, o que só é alcançado com a devida segurança jurídica.</p> <p>Assim a restrição proposta ao Carregador Proprietário poderá inibir novos investimentos no setor, em especial em um cenário de abertura de mercado, com a expectativa de realização de elevados investimentos por empresas nacionais e multinacionais.</p> <p>Pelo exposto, entende-se como necessários os ajustes propostos no art. 12 da minuta de resolução, de forma a contemplar a livre contratação pelo Carregador Proprietário, sob pena de colisão com o princípio da segurança jurídica e da liberdade econômica.</p>
	<p>Art. 13 O operador deve encaminhar para a ANP os extratos dos contratos em até quinze dias após a sua assinatura.</p> <p>§ 1º Os extratos devem conter a identificação das partes, os produtos, o prazo de vigência, a data de assinatura, os modais a serem utilizados pelo contratante e os volumes contratados para movimentação e para armazenagem, para cada produto.</p>	
	<p>CAPÍTULO V</p> <p>DA CESSÃO DE CAPACIDADE</p> <p>Art. 14 O carregador poderá ceder a capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal.</p> <p>§ 1º Efetivada a cessão, o carregador cedente deverá encaminhar o extrato do contrato para a ANP e indicar ao operador os dados do terceiro interessado, permanecendo como responsável mediante o operador pelo pagamento dos serviços contratados.</p>	<p>Ocorrendo a cessão de capacidade, a manutenção da responsabilidade do carregador original perante o operador não é o mais adequado, pois representa interferência excessiva na relação comercial, tal tipo de previsão cabe à liberalidade das partes.</p> <p>Diante do exposto, deve-se excluir a parte final do §1º, pois cabe às partes avaliar</p>

		livremente eventual solidariedade em caso de cessão.
	<p>CAPÍTULO VI</p> <p>DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</p> <p>Art. 15 É obrigação do operador elaborar e manter atualizados, com controle de versão e data de elaboração, os seguintes documentos:</p> <p>I - Condições Gerais de Serviço do Terminal, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo I;</p> <p>II - formulário de solicitação de acesso, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo II.</p>	
	<p>Art. 16 No exercício das suas atividades, o Operador fica obrigado a:</p> <p>I - manter um centro de custo segregado para cada terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis, caso não tenha sido estabelecida Sociedade de Propósito Específico - SPE para a operação do terminal;</p> <p>II - divulgar, em seu sítio de Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) minutas dos tipos de contrato e dos seus anexos, em sua versão mais atual;</p> <p>b) remuneração de referência para cada serviço padronizado;</p> <p>c) programação prévia e extemporânea;</p> <p>d) capacidades estáticas (contratada, ociosa e disponível);</p> <p>e) capacidades de movimentação (contratada, ociosa e disponível);</p> <p>f) histórico diário dos volumes movimentados por modal, conforme modelo definido no Anexo III; e</p> <p>g) volumes de estoque por produto, do último dia do mês anterior.</p> <p>III - manter, nas instalações do terminal, os registros das solicitações de serviço, suas respectivas confirmações ou negativas de acesso e demais documentos referentes às operações.</p> <p>§ 1º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.</p> <p>§ 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</p>	<p>O disposto no Art. 16, I, não encontra amparo na retromencionada Lei de Liberdade Econômica, uma vez que traz encargos adicionais ao Operador que certamente serão repassados na cadeia de transporte, encarecendo o serviço, e, por via de consequência, a sua oferta até o consumidor final.</p> <p>Não parece razoável ou mesmo que atenda ao princípio da eficiência deslocar essa individualização para o Operador, uma vez que a própria ANP pode consolidar os dados de acordo com o entendimento ou metodologia que entender mais apropriado.</p> <p>A publicidade do tipo de informação descrita nas letras “f” e “g” do item II, pode atingir diretamente as informações estratégicas e concorrencialmente sensíveis do Carregador Proprietário, o que é visto com reservas pelo CADE de forma a poder preservar a concorrência :</p> <p>“De um modo geral, as informações concorrencialmente sensíveis (e, portanto, merecedoras de maior atenção pelas partes) são informações específicas (por exemplo, não agregadas) e que versam diretamente sobre o desempenho das atividades-</p>

	<p>área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação.</p>	<p>fim dos agentes econômicos. Essas informações podem incluir especialmente dados específicos sobre: a) custos das empresas envolvidas; b) nível de capacidade e planos de expansão; c) estratégias de marketing; d) precificação de produtos (preços e descontos); e) principais clientes e descontos assegurados; f) salários de funcionários; g) principais fornecedores e termos de contratos com eles celebrados; h) informações não públicas sobre marcas e patentes e Pesquisa e Desenvolvimento (P&D); i) planos de aquisições futuras; j) estratégias competitivas, etc.”</p> <p>Em se tratando de o Carregador Proprietário ser a Petrobras, convém, ainda, ressaltar que o Decreto nº 7.724/2012, que regulamenta a Lei de Acesso a Informação e a garantia constitucional dos cidadãos de receber informações dos órgãos públicos, prevê que a divulgação de sociedades de economia mistas está sujeita ao disposto no artigo 173 da Constituição da República, “a fim de assegurar sua competitividade, governança corporativa e, quando houver, os interesses de acionistas minoritários” .</p> <p>Neste particular, vê-se que a ANP se valendo da sua competência para exigir que o Transportador divulgue tais informações em seu sítio eletrônico dará a todos conhecimento de um conteúdo que, ao rigor da Lei de Acesso à Informação, a Companhia não teria a obrigação de divulgar ferindo assim sua competitividade.</p> <p>Tenha-se como argumento de reforço, mais uma vez citando a Lei de Liberdade Econômica, que um dos pilares para a atuação da Administração Pública no contexto atual, é justamente a desburocratização diante do reconhecimento</p>
--	--	--

da vulnerabilidade do particular perante o Estado (Art. 2º, IV, LLE), impondo que a Administração, mesmo em sua atuação regulatória, paute-se pela simplificação de suas normas.

Ademais conforme Art. 4º da LLE é dever das Agências Reguladoras no exercício de regulamentação de norma pública, evitar o abuso do poder regulatório de maneira a, indevidamente exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado e aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios.

Nesse mesmo sentido, a Lei nº 13.848/2019, que disciplina acerca das Agências Reguladoras, assim dispõe:

Art. 4º A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público.

Art. 5º A agência reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos.

Dessa forma, conjugando as disposições legais em apreço, a PETROBRAS entende que as obrigações endereçadas ao Operador na presente proposta de revisão não se alinham com a simplificação, pois não se revelam adequadas, pois superam a medida necessária, aumentando os custos de transação sendo que as informações e documentos podem ser solicitados pela ANP a qualquer tempo para a devida fiscalização ao atendimento do interesse público.

Repise-se, mais uma vez, que não houve Análise de Impacto Regulatório, o que não permite evidenciar qualquer critério objetivo

		que ampare a adequação dessas obrigações
	<p>CAPÍTULO VII</p> <p>DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR</p> <p>Art. 17 O carregador deve comunicar aos Operadores ao operador que não fará 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.</p>	<p>O dirigismo contratual previsto pela ANP usurpa diretamente um direito subjetivo de negociação entre as partes, na plenitude do desempenho de sua atividade econômica inserida em um livre mercado, sem que haja respaldo na Legislação (Lei do petróleo) para tanto.</p> <p>Dessa forma, um ato infralegal, mesmo que emanado de uma Agência Reguladora, não pode extrapolar aquilo previsto em sua competência legal, sob pena de ilegalidade. Nesse ponto a livre negociação é, repita-se, um direito subjetivo, com amparo na Legislação Civil, seguindo o a máxima de que ao particular lhe é permitido tudo senão quando expressamente vedado em Lei.</p> <p>De outro, giro, a Lei de Liberdade Econômica, aponta na direção contrária ao disposto nesse Artigo, o que denota o anacronismo e a ilegalidade da disposição m tela, seja considerando um a interpretação jurídica sistemática, finalística ou mesmo histórica.</p>
	Art. 18 O carregador é responsável pela qualidade dos produtos na entrega ao terminal.	
	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.	Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.
	<p>CAPÍTULO VIII</p> <p>DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO</p> <p>Art. 20 O terceiro interessado deve solicitar acesso por meio da solicitação de serviço.</p>	
	<p>Art. 21 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:</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>	

	<p>CAPÍTULO IX</p> <p>DOS DIREITOS DO OPERADOR</p> <p>Art. 22 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.</p>	
	<p>Art. 23 O operador pode realizar inspeções definidas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal e recusar embarcações ou outros veículos de transporte que não atendam às exigências previstas.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17..</p>
	<p>Art. 24 O Operador pode recusar produtos cuja especificação não atenda o estabelecido nas Condições Gerais de Serviço do Terminal ou cuja movimentação não esteja prevista em contrato.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.</p>
	<p>Art. 25 O operador é responsável pela qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador.</p> <p>Parágrafo único. O operador deve fazer uso do princípio da fungibilidade, desde que não estabelecido expressamente em contrário em contrato e devidamente justificado, conforme § 4º do art. 10.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.</p>
	<p>Art. 26 O Operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação de 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.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17..</p>
	<p>Art. 27 O operador pode definir a forma de aferição das perdas e sobras admissíveis, desde que a forma de apuração e os percentuais estejam definidos em contrato.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.</p>
	<p>Art. 28 O operador pode exigir do carregador volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, devendo o carregador receber o produto imediatamente ao final do contrato.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.</p>
	<p>Art. 29 O operador pode recusar o acesso ao terceiro interessado, caso comprovado que a confirmação da solicitação de acesso pelo interessado não obedeceu aos prazos estabelecidos no art. 21.</p>	
	<p>CAPÍTULO X</p> <p>DOS DIREITOS DO CARREGADOR</p> <p>Art. 30 Na devolução dos produtos pelo operador, o carregador deve receber a mesma quantidade dos produtos originalmente armazenados, na mesma especificação de qualidade entregue pelo carregador, salvo perdas e sobras previstas em contrato.</p> <p>§ 1º Toda a perda de produtos não prevista em contrato deve ser ressarcida monetariamente pelo operador ao carregador.</p> <p>§ 1º O contrato deve ter previsão para o ressarcimento de perdas de volumes não enquadradas no caput deste artigo.</p>	<p>Reiteram-se as justificativas relacionadas à alteração do artigo 17.</p>

	<p>§ 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do contrato.</p> <p>§ 2º O contrato deve ter previsão para a devolução ao carregador dos volumes entregues ao operador para formação de lastro operacional.</p>	
	<p>CAPÍTULO XI</p> <p>DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>Art. 31 No terminal situado fora do porto organizado Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, o uso do terminal para a movimentação de seus próprios produtos até que exista encaminhamento para o operador de solicitação de acesso no uso das instalações.</p> <p>§ 1º O carregador que movimentar produtos em terminais situados em porto organizado não tem direito de preferência do proprietário.</p> <p>§ 2º Pessoas jurídicas coligadas, subsidiárias ou pertencentes ao mesmo grupo econômico de operador não têm direito à preferência do proprietário.</p> <p>§ 3º A preferência do proprietário pode ser reduzida por meio de requerimento do carregador proprietário.</p> <p>§ 4º É obrigação do operador encaminhar para a ANP, em até cinco dias úteis, as solicitações de acesso do terminal onde esteja usufruindo o direito previsto do caput.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ único – O direito de preferência do carregador proprietário não será afastado quando o operador for pessoa jurídica controlada, na forma do §2º do artigo 243 da Lei 6.404/76, pelo carregador proprietário.</p>	<p>Considerando o exposto anteriormente quanto à ausência de amparo legal para o tratamento diferenciado para proprietário de terminal aquaviário localizado em porto organizado, sugere-se a exclusão da exceção proposta para terminal situado dentro de porto organizado.</p> <p>A Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo), em seu art. 65, estabelece expressamente a criação de uma subsidiária pela Petrobras para operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo e seus derivados. Tendo em vista a referida obrigação advinda da própria lei, o direito de preferência da Petrobras se mostra prejudicado, direta e expressamente, pelo texto proposto no parágrafo 2º, tornando-se imprescindível a sua exclusão como forma de garantia de isonomia entre os agentes.</p> <p>Também nesse sentido se mostra necessária a redação proposta por meio do parágrafo único, haja vista que a Petrobras, como carregadora proprietária, poderá atuar diretamente ou por meio de sua subsidiária, sendo garantido seu direito de preferência, de forma direta ou indiretamente.</p> <p>Além do acima exposto, em casos recentes, as autoridades regulatórias competentes têm exigido a constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) para a obtenção de outorgas de terminais. Assim, o dispositivo proposto no parágrafo 2º é incompatível com uma prática atual do próprio poder público, podendo levar a inviabilização de investimentos em novos terminais aquaviários ao vedar o direito à preferência do proprietário àqueles que planejarem atuar</p>

		<p>segundo este <i>modus operandi</i>.</p> <p>A possibilidade de redução da preferência do proprietário a partir de pedido do próprio carregador proprietário, conforme apresentado no parágrafo 3º, deve ser tratada em artigo específico que disponha de forma geral sobre o tema e apresente detalhes sobre o procedimento a ser adotado pelo carregador proprietário.</p> <p>O parágrafo 4º atribui ao carregador proprietário uma responsabilidade que está no bojo das atividades do operador do terminal, conforme previsões apresentadas no capítulo VI – Das obrigações do operador desta minuta de resolução. Desta forma, sugere-se a exclusão do referido parágrafo.</p> <p>A operação otimizada de sistemas logísticos requer visão conjunta e integrada de todos os seus componentes com o objetivo de buscar a programação mais otimizada do conjunto de ativos. As disposições constantes no parágrafo 5º desconsideram as especificidades da operação de sistemas compostos por infraestruturas de armazenamento e transporte, reduzindo a complexidade de suas integrações à uma suposta reserva de capacidade. Assim, sugere-se a exclusão do parágrafo 5º considerando que o operador do terminal aquaviário, imbuído de seu interesse legítimo de otimizar o uso dos ativos, é responsável pela programação do sistema logístico e deve prever o uso concomitante de diversas estruturas nas movimentações dos carregadores.</p>
	<p>Art. 32 A manifestação de terceiro interessado só pode ser realizada, para fins de acesso obrigatório, após os dez primeiros anos de operação do terminal situado fora do porto organizado.</p> <p>Parágrafo único. Havendo manifestação de terceiro interessado, a ANP notificará o carregador proprietário para que seja cumprido o disposto no art. 33.</p> <p>Art. 32 Os primeiros 10 (dez) anos de operação do terminal são de uso exclusivo do carregador proprietário, não sendo aplicáveis à esse período as regras estabelecidas para acesso por</p>	<p>A garantia de acesso exclusivo ao carregador proprietário nos primeiros 10 anos de operação do terminal é condição determinante na atratividade de investimentos em terminais aquaviários planejados para operação integrada a sistemas de refino ou logísticos.</p>

	terceiro interessado.	<p>Considerando o exposto anteriormente quanto à ausência de amparo legal para o tratamento diferenciado para proprietário de terminal aquaviário localizado em porto organizado, sugere-se a exclusão da exceção proposta para terminal situado dentro de porto organizado.</p> <p>A possibilidade de redução da preferência do proprietário a partir de pedido do próprio carregador proprietário, conforme apresentado no parágrafo 3º, deve ser tratada em artigo específico que disponha de forma geral sobre o tema e apresente detalhes sobre o procedimento a ser adotado pelo carregador proprietário. Assim, sugerimos a inclusão do Art. 32A, exposto a seguir.</p>
	<p>Art. 33 O carregador proprietário deve encaminhar à ANP, quando solicitado, a proposta de preferência do proprietário para cada terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:</p> <p>I – movimentações mensais próprias realizadas nos últimos três anos, discriminando os volumes para cada produto movimentado e o percentual de ocupação médio de cada tanque nos meses informados;</p> <p>II – cópias dos contratos vigentes entre o operador e o carregador proprietário; e</p> <p>III – documentos que justifiquem a necessidade de movimentação relativa ao volume requerido para fins de preferência do proprietário.</p> <p>Parágrafo único. A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, considerando a proposta apresentada pelo carregador proprietário, no prazo máximo de sessenta dias, contados de recebimento dessa.</p>	<p>A preservação do direito preferência do proprietário em relação à capacidade total, tanto nos terminais privados quanto nos localizados em portos organizados, é essencial para viabilizar novos investimentos, assim como, traz segurança jurídica para aqueles que já investiram.</p>
	<p>Art. 34 A ANP poderá revisar, motivadamente, a preferência do proprietário a qualquer tempo, considerando as solicitações de acesso e negativas de acesso.</p>	<p>O poder de revisão concedido à esta Agência por meio do texto proposto no Artigo 34 fragiliza o Direito de Preferência do Proprietário, introduzindo, em grandes proporções, insegurança jurídica para os atuais proprietários e para futuros investidores de terminais aquaviários</p> <p>Além disso, a Preferência do Proprietário já pactuada não poderia ser alterada, ao lume do Artigo 24 da Lei nº 13.655/2018 (revisão das normas de introdução ao Direito Brasileiro), o qual dispõe que a “... revisão</p>

		administrativa ou judicial quanto à validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa cuja produção já se houver completado levará em conta as orientações gerais da época, sendo vedado que, com base em mudança posterior de orientação geral, se declarem inválidas situações plenamente constituídas.”, sob pena de ilegalidade do ato de revisão.
	<p>CAPÍTULO XII</p> <p>DAS REMUNERAÇÕES</p> <p>Art. 35 As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem:</p> <p>I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;</p> <p>II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV - considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>VI - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e</p> <p>VII - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.</p>	
	<p>CAPÍTULO XIV</p> <p>DA REGRA DE EXCEÇÃO</p> <p>Art. 36 O operador pode requerer suspensão, por tempo limitado, das normas de acesso definidas no âmbito desta Resolução, por meio de envio de requerimento fundamentado para a ANP.</p> <p>Parágrafo único. A exceção de que trata o caput somente se justifica quando houver risco de investimento privado ou de desabastecimento ao mercado.</p>	
	<p>CAPÍTULO XV</p> <p>DA DESVERTICALIZAÇÃO</p> <p>Art. 37 O operador prestará os serviços, nos termos da Autorização de Operação concedida pela ANP, respeitando as seguintes obrigações específicas:</p> <p>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</p>	

	<p>previsto no CGST;</p> <p>II - não vender produtos, exceto para o caso previsto no art. 26 ou para o caso previsto no § 2º, alínea d; e</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea d.</p> <p>§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.</p> <p>§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:</p> <p>a) construção de terminais;</p> <p>b) transporte dutoviário;</p> <p>c) prestação de serviços de formulação de combustíveis; e</p> <p>d) operação de central petroquímica.</p>	
	<p>CAPÍTULO XV</p> <p>DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</p> <p>Art. 38 Os operadores de terminais que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução, terão um prazo de até trinta dias, contados da mesma data, para encaminharem à ANP o extrato de todos os contratos vigentes.</p> <p>Art. 39 O prazo para adaptação a esta Resolução das autorizações e dos contratos vigentes é de vinte e quatro meses, a contar da data de publicação.</p> <p>Art. 40 O não atendimento ao disposto nesta Resolução sujeita o infrator às sanções administrativas previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e no Decreto nº 2.953, de 28 de janeiro de 1999, sem prejuízo das penalidades de natureza civil e penal.</p> <p>Art. 41 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 5 de junho de 2013, considerando o disposto nesta Resolução e as questões inerentes ao sistema nacional de abastecimento de combustíveis.</p> <p>Art. 42 Ficam revogadas:</p> <p>I - a Portaria ANP nº 251, de 7 de novembro de 2000; e</p> <p>II - a Portaria ANP nº 10, de 30 de janeiro de 2002.</p> <p>Art. 43 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.</p>	

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