



ANEXO

FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020 - DE 14/08/2020 a 13/10/2020

Revisão da PANP nº 251/2000

Nome:	PETROBRAS TRANSPORTE S.A	
E-mail:	renatamentzingen@transpetro.com.br	
<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	PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
AIR	<p>Realização de Análise de Impacto Regulatório para avaliar os impactos dos principais temas elencados-incluindo na avaliação itens, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definição dos objetivos desejados, - estratégia de fiscalização, - estratégia de monitoramento, - a experiência internacional, - a mensuração dos impactos, - avaliação dos custos e benefícios, - abordagem do risco na AIR e utilização de métodos quantitativos. 	<p>A Análise de Impacto Regulatório, AIR, conforme respaldado pela OCDE é o instrumento mundialmente utilizado para garantia de estabilidade e eficiência do ambiente regulatório, conferindo à economia de um País segurança, atraindo investimentos para setores produtivos, notadamente o de infraestrutura.</p> <p>Além de uma boa prática, o AIR tem sua fundamentação legal conforme a seguir:</p> <p>Pro-Reg (Decreto 6.062/2007)</p> <p>LINDB (Decreto-lei 4.657/42, alterado pela Lei 13.655/18, "Artigo 20: Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.</p> <p><i>Parágrafo único: A motivação demonstrará a necessidade e a</i></p>

		<p><i>adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face de possíveis alternativas.”</i></p> <p>Lei da Liberdade Econômica(Lei 13.874/2019):</p> <p><i>“Artigo 5: As propostas de edição de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà as informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.</i></p> <p><i>Parágrafo único: Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame, as hipóteses em que será obrigatória a sua realização e as hipóteses em que poderá ser dispensada.”</i></p> <p>Lei das Agências Reguladoras (Lei 13.848/2019)</p> <p><i>“Artigo 4: A Agência Reguladora deverá observar, em suas atividades a devida adequação entre os meios e os fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público.</i></p> <p><i>Artigo 5: 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.</i></p> <p><i>Artigo 6: A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo”</i></p>
--	--	---

		<p>Ainda que pelo Decreto 10.411/2020, que regula a análise do impacto regulatório, a ANP só seja obrigada a realizar o AIR após 15/04/2021, entendemos que o alto impacto da revisão da portaria 251/2000, o torna mandatário, pelos motivos listados abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mudança de cultura regulatória. AIR é basilar para a garantia de estabilidade jurídica, fundamental para ocorrência de investimentos, notadamente em infraestrutura. Busca incessante pela eficiência. Mandamento constitucional. • Em que pese a <i>vacatio</i> estabelecida no decreto, a LINDB gera responsabilização dos gestores que não considerarem, de modo fundamentado, as consequências de sua decisão. AIR não vai substituir a decisão, vai subsidiá-la. • A ANP é agência reguladora sólida, com fortes quadros técnicos, com plena condição de realizar a AIR no caso da 251, independentemente da <i>vacatio</i> estabelecida. • A Agência não está impedida de fazer a AIR (e já o fez, no caso da requalificação de recipientes transportáveis para GLP, em 2015). Há necessidade de se trazer a visão da ANTAQ para o processo de elaboração <p>Sobre o objetivo e nível da AIR, entendemos que por ter alto impacto na atividade do setor de óleo e gás, o Nível 1 não seria suficiente, de forma que sugerimos que a AIR aborde também os temas que destacamos na proposta.</p> <p>Gostaríamos que fossem avaliados os impactos de cada um dos macro temas abordados ao longo da nossa proposição.</p>
<p>TIPOS DE INSTALAÇÕES</p> <p>Art 1º e 2º</p>	<p>Sugerimos separar os terminais ligados ao sistema logístico do refino, conforme proposição abaixo.</p> <p><u>Sugestão de redação</u></p>	<p>Este tipo de instalação portuária, também denominada "terminal regulador" opera como uma extensão do parque de refino, isto é, limita-se a regular os excedentes/déficits de produção nas refinarias e garantir o suprimento (petróleo) para estas, garantindo também a regularidade no atendimento à demanda nas regiões de influência do parque de refino. (Conforme classificado na Nota Técnica ANP nº 296/SAB de</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>2015.)</p> <p>Estes terminais têm função distinta dos demais terminais destinados a recebimento e expedição de produtos (terminais “puro-sangue”, como São Luís ou Belém).</p> <p>Terminais reguladores são semelhantes às bases de distribuição, pois operam com um meio para se alcançar o objetivo final que é a garantia do abastecimento do mercado, por meio do controle dos estoques.</p> <p>A permanência da possibilidade destes terminais, 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>CRITÉRIOS PARA APLICAÇÃO DAS REGRAS DE ACESSO</p> <p>Artigo 1º e 9º</p>	<p>Essa resolução não se aplica às 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, que ficam dispensados a dar o livre acesso.</p> <p>Para os demais terminais deve ser dado o livre acesso respeitando a preferência do proprietário e contratos, ou seja, apenas na disponibilidade mensal extemporânea, o que envolve tanto tanques quanto demais instalações.</p>	<p>Conforme abordado na justificativa acima, os Terminais reguladores não foram concebidos para dar acesso para múltiplos clientes, não se tratando portanto de uma questão de proteção contra novos entrantes, mas sim de segurança operacional e característica logística do sistema de refino, podendo causar impactos financeiros e de abastecimento.</p>
<p>PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL</p>	<p>A preferência do proprietário deve ser aplicada tanto em terminais de uso privativo TUP, quanto em Portos Organizados.</p>	<p>Inclusão da Preferência do Proprietário para terminais localizados em Porto Organizado visa garantir investimentos no setor.</p> <p>O princípio do parágrafo 3º do artigo 58 da lei do Petróleo é garantir o pleno uso do ativo por quem investiu no mesmo. Ao</p>

<p>Artigos 31 ao 33</p>		<p>ampliar esse conceito de proprietário para o investidor, a ANP permite maior atratividade ao setor.</p>
<p>PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>LIMITAÇÃO DA CAPACIDADE</p> <p>Artigos 31 ao 33</p>	<p>A Preferência do Proprietário deve ser 100% do terminal - ao longo da vida útil do mesmo.</p> <p>Entretanto, caso o Carregador Proprietário decida abrir mão temporariamente dessa preferência, comunicando ao Operador, este comunicará ao mercado a possibilidade de se fazer contratos.</p>	<p>Além de questões sobre retorno e atratividade de investimento, há uma dificuldade de se trabalhar com preferências parciais, visto que não é possível definir uma métrica de capacidade para o terminal, e muito menos aplicá-la parcialmente a um proprietário.</p>
<p>PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>GRUPOS ECONÔMICOS</p> <p>Artigos 31 ao 33</p>	<p>A Preferência do Proprietário deve se estender às empresas subsidiárias e controladas do Carregador.</p> <p>Sendo assim solicitamos incluir na minuta a seguinte redação:</p> <p>“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>A redação visa ampliar a aplicação da Preferência do Proprietário, uma vez que o retorno pelo investimento do mesmo deve ser garantido, seja realizado diretamente ou por meio de uma empresa controlada.</p> <p>Restringir a apenas ao titular do Terminal poderia tornar sem efeito a Preferência do Proprietário, principalmente em Portos Públicos.</p> <p>Com relação ao Art 31 § 2º, a vedação proposta pela ANP fere os princípios constitucionais da impessoalidade e eficiência, visto que limita sua restrição ao controle societário, ignorando a questão do controle econômico.</p> <p>Tal previsão sequer se mostra eficaz a amparar a preocupação regulatória. Isso porque, como reconheceu a CVM na Nota Explicativa de sua Instrução 408/2004, “atualmente nos deparamos com diversas situações onde uma entidade detém, de fato, o controle sobre as atividades e sobre os benefícios de outra, sem que necessariamente exista um vínculo ou participação societária direta ou mesmo indireta”.</p> <p>Com efeito, salvo o grupo Petrobras (que possui suas atividades limitadas ao disposto na lei de sua criação), outros players poderão se valer de figuras como SPE para fugir da vedação regulatória proposta, mas, na prática, “controlar” o seu operador.”</p>

<p>PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</p> <p>REVISÕES</p> <p>Artigos 31 ao 33</p>	<p>A Preferência do Proprietário deve ser mantida integral durante o período de vida útil da instalação.</p> <p>Entretanto, o direito de preferência não deve prejudicar os direitos de fiscalização da ANP.</p> <p>Agentes deverão dar visibilidade à ANP das operações/programações para atuação do regulador quando necessário, a partir de critérios objetivos, a serem estabelecidos, para os casos de irregularidades, risco de desabastecimento, negativas de acesso a terceiros injustificada, etc.</p>	<p>Prever que a Preferência do Proprietário pode ser revista a qualquer momento resulta em insegurança para os Carregadores e também aos Operadores, afugentando os investimentos nos terminais, aumentando risco de acidentes e risco jurídico nas relações comerciais</p>
<p>ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS</p>	<p>Prever regulação para a possibilidade e forma da realização de investimentos em ampliação de capacidade de terminal.</p> <p>Caso um Terceiro tenha interesse em movimentar em um terminal e este não tiver a capacidade para atendê-lo ou viabilidade financeira para realização de investimentos, o terceiro interessado poderá investir na ampliação da capacidade, desde que aprovado pelo Operador, tendo, portanto, direito de preferência sobre a capacidade ampliada em prazo a ser definido. Os contratos e termos entre as empresas seriam encaminhados para conhecimento da ANP.</p>	<p>Essa regra é análoga à prevista na Resolução nº 35/2012, permitindo uma maior utilização da infraestrutura.</p> <p>Essa pode ser uma boa alternativa para a entrada de terceiros em uma situação em que já há um Carregador Proprietário ou Contratos de longo prazo já firmados, sem violar os contratos já existentes ou trazer insegurança jurídica.</p> <p>O investimento não deve se limitar apenas em espaço em tanque, mas tudo o que for necessário para atender a nova movimentação.</p>
<p>CESSÃO DE CAPACIDADE POR TERCEIROS</p> <p>Artigo 14</p>	<p><u>Sugestão de redação</u></p> <p>“O carregador poderá ceder a capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal, desde que previamente aprovada pelo operador.”</p>	<p>A cessão de capacidade contratada deve ser precedida de aprovação prévia por parte do operador do terminal de forma a mitigar riscos de ordem operacional/jurídica trazidas por tal mecanismo.</p> <p>Problemas de cunho fiscalizatório, fiscal e operacional já demandam grande atenção por parte do operador. Caso o mesmo seja apenas comunicado de tal cessão, estes riscos podem fugir da gestão do operador do terminal.</p>
<p>LIMITAÇÃO DE CONTRATAÇÃO</p>	<p><u>Sugestão de redação</u></p>	<p>A fim de garantir o direito do Carregador Proprietário sugerimos não aplicar a limitação de contratação para este.</p>

<p>DE CAPACIDADE</p> <p>Artigo 12</p>	<p>“É vedada a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, excluído o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática.”</p> <p>“§ 1º Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da capacidade do terminal por período superior a cinco anos.”</p>	<p>Para os demais contratos, entendemos que o prazo de 2 anos é curto e sugerimos o prazo já aplicado na Resolução nº 35/2012.</p> <p>Entretanto, essa é uma questão que deveria ser melhor avaliada por uma AIR, levando em consideração que a agência está impondo uma restrição a contratação.</p> <p>Em que pese a atividade ser uma atividade regulada, cabe destacar que a Lei nº 13.874/2019, que <i>“institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica”</i> visa, dentre outros, impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório, quando tendente a diminuir a competitividade e a concorrência, por exemplo. Conforme preconiza o art. 5º da Lei acima:</p> <p><i>“As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.”</i></p> <p>Também a Lei nº 13.848/2019, que “dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras” em seus artigos 4º a 13º institui a necessidade de AIR para atos normativos de interesse geral de agentes econômicos</p>
<p>INTERVENÇÕES EM ASPECTOS CONTRATUAIS E OPERACIONAIS</p> <p>Artigos 10 ao 30</p>	<p>Do artigo 10 ao 30, a ANP faz uma série de exigências sobre o conteúdo de contrato e obrigações do Operador que poderiam ser mais bem endereçadas às CGS ou não prever na Resolução, dando aos interessados a oportunidade de negociação livre de contratos.</p> <p>Há também uma série de obrigações de publicações de informações que aumentam a burocracia, custo e até mesmo a segurança de informação.</p>	<p>Em que pese a atividade ser uma atividade regulada, cabe destacar que a Lei nº 13.874/2019, que <i>“institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica”</i> visa, dentre outros, impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório, quando tendente a diminuir a competitividade e a concorrência, por exemplo. Conforme preconiza o art. 5º da Lei acima:</p> <p><i>“As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos</i></p>

	<p>Tais intervenções poderão ser mais bem estudadas em uma AIR. Seguem adiante comentários específicos para cada uma das propostas da ANP.</p>	<p><i>serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.”</i></p> <p>Também a Lei nº 13.848/2019, que “dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras” em seus artigos 4º a 13 institui a necessidade de AIR para atos normativos de interesse geral de agentes econômicos.</p> <p>Não nos opomos a que a ANP indique o que uma Condição Geral de Serviço deva abordar, entretanto, entendemos que para um contrato, as partes devam ser livres para negociar condições mais específicas.</p> <p>Por exemplo, uma eventual perda de produto pode ser ressarcida com produto, financeiramente ou até mesmo com descontos em preços de serviços futuros. Caberia às partes a livre negociação da forma como isso poderia ser realizado.</p>
<p>DEFINIÇÕES DA MINUTA</p> <p>Artigo 2º</p>	<p>Definições de capacidade:</p> <p>Sugerimos retirar as demais definições de capacidade, restando as definições de capacidade estática prioritariamente, conforme abaixo.</p> <p><u>Sugestão de redação</u></p> <p><u>Capacidade estática contratada</u>: volume mensal de Produtos que o Operador se encontra obrigado, por força contratual, a disponibilizar para o Carregador;</p> <p><u>Capacidade estática disponível</u>: diferença entre a capacidade estática e a capacidade estática contratada, considerando o lastro operacional;</p>	<p>Conforme amplamente discutido, a capacidade de movimentação de um terminal não pode ser definida de modo simples.</p> <p>A capacidade de um Terminal, portanto, depende dos modais de entrada, sistemas de armazenamento e modais de saída envolvidos. Diante de tantas variáveis, o cálculo de capacidade para Terminais de Petróleo e Derivados é complexo e dinâmico, pois depende ainda das diversas circunstâncias operacionais, como tipos de produtos movimentados, disponibilidade de berços, tipo de movimentação realizada nos píeres, condições climáticas, dentre outros.</p> <p>A complexidade do fluxo existente em um terminal é muito</p>

	<p><u>Contrato Firme:</u> Contrato para prestação de serviço de utilização do Terminal Aquaviário, prestado pelo Operador ao Carregador, de forma regular, até o limite contratado, e que não pode ser interrompido ou reduzido pelo Operador.</p> <p><u>Contrato Não Firme:</u> Contrato para prestação de serviço de utilização do Terminal Aquaviário, prestado pelo Operador ao Carregador, que pode ser interrompido ou reduzido pelo Operador conforme disponibilidade oriunda da programação mensal.</p> <p>Ampliar abrangência da definição de Carregador Proprietário.</p> <p><u>Sugestão de redação</u></p> <p>X - Carregador Proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, carregador e titular de terminal aquaviário, 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>superior que ao sistema dutoviário.</p> <p>Tentar trazer uma definição de capacidades, causará divergência de informação e conseqüentemente transtornos, tanto ao Operador quanto à ANP, ao tentar regular a partir destas premissas.</p> <p>Ademais, trazemos a definição de contratos firmes para diferenciar dos contratos que são realizados para movimentações na programação extemporânea.</p> <p>Quanto à definição do Carregador Proprietário, há de se considerar o direito deste sobre um terminal operado por sua controlada.</p> <p>Além dos motivos expostos acima, o artigo nº 65 da Lei do Petróleo obriga a PETROBRAS a criar uma subsidiária para operar seus ativos de transporte.</p> <p>Ao não permitir que a Transpetro conceda a Preferência do Proprietário para a PETROBRAS, cria-se uma desvantagem competitiva em relação a outras empresas sem as mesmas restrições.</p> <p>Apesar de, na presente resolução, a restrição estar ampliada para demais Carregadores, cabe reforçar que a restrição imposta para a PETROBRAS/TRANSPETRO consta em lei, que prevalece sob uma resolução.</p>
<p>OBRIGAÇÕES EXCESSIVAS IMPOSTAS AOS OPERADORES</p>	<p>Calibrar o nível de obrigações a ser exigido dos operadores e dos agentes de mercado;</p> <p>Exemplos na minuta atual da Consulta Pública</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ O operador é obrigado a elaborar os termos de acesso para cada terminal. 	<p>Já existe atualmente registro de programação, negativas de acesso, taxa de ocupação de berço e demais questões operacionais e comerciais para dispor para a ANP em uma fiscalização, ou quando solicitados.</p> <p>Entretanto, divulgar as informações em site irrestrito, além de ser um custo adicional para a empresa, pode implicar em quebra de sigilo contratual, divulgação de informações sensíveis aos Carregadores e até mesmo afetar a segurança operacional dos dutos conectados aos terminais, considerando que o furto de combustíveis é um grave e real problema no Brasil</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ O operador deve encaminhar para a ANP os extratos dos contratos em até quinze dias após a sua assinatura ▪ 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. ▪ 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>Ao longo da nossa contribuição, faremos sugestões mais específicas quanto ao tema.</p>	<p>Mais uma vez, reforçamos a necessidade de uma AIR quantificando os custos e benefícios das obrigações impostas.</p>
<p>INTERLIGAÇÕES</p> <p>Artigo 7º</p>	<p>Sugerimos a exclusão da possibilidade de interligação.</p>	<p>Esse tipo de previsão afasta interessados em realizar os investimentos no terminal.</p> <p>Em casos onde haja a obrigatoriedade de investimentos em píer e dutovias, por exemplo, empresas podem optar por não investir e aguardar que terceiros invistam e corram os riscos em seu lugar, restringindo assim os investimentos e favorecendo apenas os especuladores, que utilizam-se de janelas de oportunidade para ganhos de curto prazo.</p> <p>Portanto, sugere-se a exclusão do artigo.</p> <p>Alternativamente, pode-se permitir que haja conexão, desde que seguidas as premissas propostas:</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, sendo garantido ao operador o direito à remuneração adequada.</p> <p>Art 7º § 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>Art 7º § 2º O Terceiro Interessado deverá apresentar, sempre</p>

		<p>que solicitado pelo Operador, a documentação prevista em lei para permitir ou manter o uso da conexão dutoviária de suas instalações com as instalações do Terminal.</p> <p>Art 7º § 3º Para os casos de interligações a montante, a operação deverá ser realizada, exclusivamente, pelo detentor da Autorização da Operação, salvo quando permitido pelo detentor da AO.”</p>
<p>SUGESTÃO DE REDAÇÃO PARA OS ARTIGOS DA MINUTA PROPOSTA NA CP 01 ANP - Sem prejuízo ao disposto nos comentários acima, sugerimos as seguintes redações específicas aos artigos.</p>		
Art 3º § 4º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</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>
Art 3º § 5º	<p>Redação Original:</p> <p>“O operador deve atender às solicitações de acesso por ordem de chegada”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>“O operador deve atender, preferencialmente, as solicitações por ordem de chegada, cabendo justificativa ao não atendimento deste parâmetro, quando demandado”</p>	<p>A proposta visa possibilitar a oportunidade de otimização do sistema, conjugando e ajustando mais de uma solicitação de terceiros interessados.</p> <p>Há outros parâmetros que devem ser avaliados além da ordem de chegada, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos entre outros.</p>
Art 4º	<p>Redação Original:</p> <p>“O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, todas as negativas de acesso emitidas, em até seis dia úteis, contados da data limite.”</p>	<p>Diminui a necessidade de envio de comunicação constante para a ANP, gerando menos custos para o operador, para a própria agência e conseqüentemente para o consumidor final.</p>

	<p>Redação Proposta:</p> <p>“O operador deve manter registro de todas as negativas de acesso emitidas e disponibilizar para a ANP, ou quando solicitada, em até 20 dia úteis, contados da solicitação, incluindo a justificativa.”</p>	<p>No caso de algum conflito, a ANP terá a informação pertinente no prazo necessário.</p> <p>Quanto à necessidade de se ter um banco de dados para estudo e estatística, conforme citado na Nota Técnica, a ANP os obterá quando desejar.</p>
Art 4º § 4º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>“A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis ou risco ao investimento do Operador será aceita pela ANP dentro prazo 72 horas, sendo o silêncio após esse prazo, configurada aceitação tácita pela agência.”</p>	<p>O parágrafo impõe a necessidade de uma anuência prévia da ANP para a negativa de acesso; essa obrigação traz morosidade a atividade.</p> <p>Isso é agravado também pelo fato de não estar previsto o prazo de resposta da ANP. Sendo assim, sugere-se um prazo máximo para a manifestação.</p>
Art 7º	<p>Proposta conforme já mencionado acima na proposição sobre INTERLIGAÇÕES.</p>	<p>Proposta conforme já mencionado na proposição sobre INTERLIGAÇÕES.</p>
Art 9º § 1º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>“ Os volumes da preferência do carregador proprietário e dos contratos firme já firmados com outros carregadores somente devem ser considerados pelo operador na elaboração da programação prévia, conforme solicitação de programação encaminhada até a data limite.”</p>	<p>Inclusão de contrato firme de forma a diferenciar de demais contratos e ajuste de redação.</p>

Art 9º § 4º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta</p> <p>“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 três dias úteis, contado da data de apresentação de cada solicitação de serviço.”</p>	Inclusão de um prazo exequível para o Operador
Art 9º § 5º	<p>Redação Original:</p> <p>“Ajustes nas programações que gerem capacidade estática ociosa ou capacidade de movimentação ociosa devem ser informados pelo operador, em até um dia útil, para todos os que receberam negativas de acesso relacionadas à programação que foi alterada. “</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>Há nesse parágrafo a inclusão de uma obrigação que aumenta a burocracia e o custo ao Operador sem benefícios que assim a justifique.</p> <p>Tal equilíbrio poderia ser obtido caso fosse realizada uma Análise de Impacto Regulatório, o que não ocorreu para essa resolução.</p> <p>Cabe destacar que a Lei nº 13.874/2019, que “institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica” visa, dentre outros, impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório, quando tendente a diminuir a competitividade e a concorrência, por exemplo.</p> <p>Conforme preconiza o art. 5º da Lei acima:</p>

		<p>“As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.”</p> <p>Também a Lei nº 13.848/2019, que “dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras” em seus artigos 4º a 13º institui a necessidade de AIR para atos normativos de interesse geral de agentes econômicos</p>
Art 9º § 6º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>Considerando que 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 estão excluídas desta regulação, não se faz necessária a compatibilização com os pedidos relacionados a dutos. A forma de garantir o escoamento destes dutos deve ser a manutenção da preferência do proprietário, ou seja, a exclusão de obrigatoriedade de atendimento a regras de livre acesso.</p>
Art 10º § 1º	<p>Redação Original:</p> <p>“Os contratos podem prever acordo de nível de serviço, com obrigação de cumprimento de prazos máximos de execução por tipo de operação contratada, incluindo multa por descumprimento ao operador e previsão de rescisão contratual sem penalidades ao carregador, no caso de descumprimento contumaz dos níveis de serviço pelo operador.”</p> <p>Redação Proposta</p> <p>“Em caso de conflitos entre as partes, Carregadores, Terceiros Interessados</p>	<p>A proposta de redação visa retirar a interferência indevida do Órgão Regulador no instrumento contratual firmado entre as partes.</p> <p>As partes contratantes podem e devem estabelecer no Contrato aquilo que melhor lhes convier, de acordo com o princípio da autonomia privada da vontade. Ademais, entende-se que a eventual exigência de alterações em cláusulas contratuais dos contratos pela ANP extrapola as suas atribuições institucionais previstas no art. 8º da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo).</p>

	e Operadores, a ANP poderá atuar como mediadora.”	<p>Os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III) visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, visando impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p><i>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:</i> (...) <i>III – a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;</i></p>
Art 10º § 2º	<p>Redação Original:</p> <p>“A ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos, mediante fundamentação em processo administrativo próprio.”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>A proposta de redação visa retirar a interferência indevida do Órgão Regulador no instrumento contratual firmado entre as partes. As partes contratantes podem e devem estabelecer no Contrato aquilo que melhor lhes convier, de acordo com o princípio da autonomia privada da vontade.</p> <p>Ademais, entende-se que a eventual exigência de alterações em cláusulas contratuais dos contratos pela ANP extrapola as suas atribuições institucionais previstas no art. 8º da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo).</p> <p>Os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III) visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, visando impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p><i>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:</i> (...) <i>III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;</i></p> <p>Ademais, entende-se que a eventual exigência de alterações em cláusulas contratuais dos contratos pela ANP extrapola as suas atribuições institucionais previstas no art. 8º da Lei nº</p>

		9.478/1997 (Lei do Petróleo).
Art 10º § 4º	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>A fungibilidade dos produtos nos terminais não deve ser obrigatória/regra, sendo que contratos e operações com tanques cativos podem existir livremente nos terminais.</p> <p>Adicionalmente, o envio prévio de contrato tira a agilidade nas negociações e contratações.</p>
Art 12 § 5º	<p>Redação Original:</p> <p>“As contratações realizadas para viabilizar a prestação de serviço de transporte dutoviário na modalidade firme, conforme previsto na Resolução ANP nº 35, de 13 de novembro de 2012 devem ser submetidas à apreciação da ANP para fins de isenção excepcional do cumprimento ao disposto no caput. “</p> <p>Redação Proposta</p> <p>Retirar</p>	<p>Não é possível compatibilizar a programação de um terminal e sua movimentação com a restrição imposta.</p> <p>Movimentação dutoviária não possui a mesma lógica de movimentação de terminal, e ainda com capacidade estática de terminal.</p>
Art 13	<p>Redação Original:</p> <p>“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>É inviável enviar os extratos de todos os contratos.</p> <p>Sugerimos que o envio se restrinja aos contratos firmes e de longo prazo.</p>

	<p>Redação Proposta</p> <p>“O operador deve encaminhar para a ANP os extratos dos contratos firmes em até quinze dias após a sua assinatura.”</p>	
Art 15 Inciso II	<p>Redação Original:</p> <p>“Formulário de solicitação de acesso, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo II.”</p> <p>Redação Proposta</p> <p>“Formulário de solicitação de acesso, cujo conteúdo mínimo sugerido está definido no Anexo II.”</p>	<p>O formulário existente atualmente atende à demanda necessária.</p>
Art. 16 Inciso I	<p>Redação Original:</p> <p>“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; “</p> <p>Redação Proposta</p> <p>Retirar</p>	<p>Não há na legislação federal em vigor qualquer menção de obrigatoriedade de constituição de SPE ou filial para execução de serviços como operador de terminais.</p> <p>Tal exigência traz custos adicionais desnecessários e ineficiências, tais como a necessidade de constituir, licenciar do zero e manter regular uma nova pessoa jurídica, possíveis ineficiências tributárias relacionadas à inclusão de mais um agente no mercado.</p> <p>Para fins de livre acesso a terminais (objeto desta resolução), tal exigência não traz benefícios nem à agência nem aos entes do mercado.</p>
Art. 16 Inciso II	<p>“divulgar, em seu sítio de Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:”</p>	

<p>Art 16 inciso II a)</p>	<p>Redação Original: “minutas dos tipos de contrato e dos seus anexos, em sua versão mais atual;”</p> <p>Redação Proposta: Retirar</p>	<p>Deve-se evitar gerar custo adicional ao Operador e comprometer o sigilo contratual na relação comercial.</p> <p>A CGST já é divulgada e regulamenta os serviços. Quando celebrados, os contratos não se restringem aos serviços relacionados ao Livre Acesso, de forma que sua divulgação poderia comprometer o sigilo contratual.</p>
<p>Art 16 inciso II c)</p>	<p>Redação Original: “programação prévia e extemporânea;”</p> <p>Redação Proposta: Retirar</p>	<p>Não é razoável manter essa informação diariamente atualizada em site irrestrito sem comprometer a segurança da informação, sem implicar em custos elevados ao operador, sem comprometer o sigilo contratual, ou informações comercialmente sensíveis ao Carregador. Novamente destacamos que essa resolução merece uma Análise de Impacto Regulatório, conforme mencionamos nas propostas anteriores.</p>
<p>Art 16 inciso II d)</p>	<p>Redação Original: “capacidades estáticas (contratada, ociosa e disponível);”</p> <p>Redação Proposta: “capacidades estáticas (contratada e disponível)”</p>	<p>Retirar a capacidade ociosa, conforme justificativas para exclusões acima.</p>
<p>Art 16 inciso II f)</p>	<p>Redação Original: “histórico diário dos volumes movimentados por modal, conforme modelo definido no Anexo III-“</p>	<p>É impossível manter essa informação diariamente atualizada em site irrestrito sem comprometer a segurança da</p>

	<p>Redação Proposta:</p> <p>“histórico mensal dos volumes movimentados por modal no último ano, conforme modelo definido no Anexo III;”</p>	<p>informação, sem implicar em custos elevados ao operador, sem comprometer o sigilo contratual e sem comprometer a segurança da própria instalação, considerando que o furto de combustíveis é um problema crítico no Brasil.</p> <p>Novamente destacamos que essa resolução merece uma Análise de Impacto Regulatório, conforme mencionamos nas propostas acima.</p>
Art 16 inciso II g)	<p>Redação Original:</p> <p>“volumes de estoque por produto, do último dia do mês anterior.”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>“g) volumes de estoque por produto, do último ano. “</p>	<p>Não é razoável manter essa informação diariamente atualizada em site irrestrito sem comprometer a segurança da informação, sem implicar em custos elevados ao operador, sem comprometer o sigilo contratual e sem comprometer a segurança da própria instalação, considerando que o furto de combustíveis é um problema crítico no Brasil.</p> <p>Novamente destacamos que essa resolução merece uma Análise de Impacto Regulatório, conforme mencionamos nas propostas acima.</p>
Art 16 inciso III	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta :</p> <p>“manter nas instalações do terminal ou na sede da empresa, os registros das solicitações de serviço, suas respectivas confirmações ou negativas de acesso e demais documentos referentes às operações.”</p>	<p>Essa informação pode também ser mantida na sede da empresa, uma vez que a comercialização e programação podem ser realizadas de forma centralizada.</p>

Art 16 inciso III § 2	<p>Redação Original:</p> <p>“A periodicidade de publicação das informações referentes às alíneas d a f do inciso II é diária”</p> <p>Redação Proposta</p> <p>“A periodicidade de publicação das informações referentes às alíneas d a f do inciso II é anual”</p>	<p>É impossível manter essa informação diariamente atualizada em site irrestrito sem comprometer a segurança da informação, sem implicar em custos elevados ao operador, sem comprometer o sigilo contratual e sem comprometer a segurança da própria instalação, considerando que o furto de combustíveis é um problema crítico no Brasil.</p> <p>Novamente destacamos que essa resolução merece uma Análise de Impacto Regulatório, conforme mencionamos nas propostas acima.</p>
Art 16 inciso III § 3	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>“As informações e documentos solicitados na alínea g do inciso II devem estar disponíveis até o dia cinco do ano subsequente ao que ocorreu a movimentação.”</p>	<p>Compatibilizar com o período que faremos a comunicação.</p>
Art 17	<p>Redação Original:</p> <p>“O carregador deve comunicar aos Operadores que não fará uso da capacidade contratada, antes da data limite, para fins de contabilização como capacidade ociosa.”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>Entendemos que essa obrigação é desnecessária. Se até a data limite o carregador não fizer solicitação entendemos que este não tem intenção de utilizar sua capacidade.</p> <p>Como explicamos anteriormente, a simples não programação de um Carregador não implica diretamente na possibilidade de oferta a terceiros, integralmente ou parcialmente. Realizar ou calcular essa capacidade ociosa também não é possível de forma aritmética.</p>

Art 19	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.
Art 23	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.
Art 24	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.
Art 25	<p>Redação Original:</p> <p>“O operador é responsável pela qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador. Parágrafo único. O operador deve fazer uso do princípio da fungibilidade,</p>	Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.

	<p>desde que não estabelecido expressamente em contrário em contrato e devidamente justificado, conforme § 4º do art. 10. “</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	
Art. 26	<p>Redação Original:</p> <p>“O Operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo solicitar anuência prévia da ANP para vender ou movimentar esses produtos.”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>“O Operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo comunicar à ANP a venda ou movimentação desses produtos”</p>	<p>Sugerimos retirar a anuência da ANP, pois não há prazo estabelecido para a anuência. Necessita-se de agilidade. Além disso, a anuência prévia é um custo adicional tanto para o Operador quanto para a própria Agência.</p>
Art 27	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.</p>
Art 28	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.</p>

	<p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	
Art 30	<p>Redação Original:</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.</p>
Art 30 § 1º	<p>Redação Original:</p> <p>“Toda a perda de produtos não prevista em contrato deve ser ressarcida monetariamente pelo operador ao carregador.”</p> <p>Redação Proposta:</p> <p>Retirar</p>	<p>A compensação por perda de produto pode ser feita não só monetariamente, mas de outras formas, como por exemplo produto. O órgão regulador deveria permitir que as partes em comum acordo acordem as obrigações, compensações etc. e atuar em como mediadora em caso de conflito entre as partes.</p> <p>Os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III) visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, visando impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p><i>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:</i> (...)</p> <p><i>III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas</i></p> <p>Sendo assim, não deve haver interferência do Órgão Regulador no instrumento contratual firmado entre as partes. As partes contratantes podem e devem estabelecer no Contrato aquilo que melhor lhes convier, de acordo com o princípio da autonomia privada da vontade.</p> <p>Entendemos que essa obrigação não deveria constar em</p>

		resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.
Art 30 § 2º	<p>Redação Original:</p> <p>“O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do contrato.”</p> <p>Redação Proposta</p> <p>Retirar</p>	<p>Pode ser impossível devolver o lastro imediatamente ao fim do contrato por questões operacionais. Não está claro se essa devolução será realizada monetariamente ou com produto.</p> <p>Entendemos que essa obrigação não deveria constar em resolução, mas apenas previsto em CGS ou negociado livremente entre as partes.</p>
Art 37	<p>Redação Original:</p> <p>“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 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>A proposta de alteração adequa a terminologia, considerando os aspectos do direito societário.</p> <p>Deixar claro que as atividades do operador devem estar descritas apenas no seu estatuto social, não fazendo restrição à sua constituição societária.</p> <p>Caso o objetivo do regulador seja vedar a formação de consórcios cujos consorciados não sejam operadores de terminais, sugiro reescrever o § 1º com uma redação mais clara.</p>

	<p>Redação Proposta</p> <p>“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 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>Deverá constar nos atos constitutivos do operador, como objeto principal, 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>	
Art 38	<p>Redação Original</p> <p>“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>Redação Proposta:</p> <p>“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 firmes vigentes.</p>	<p>É inviável enviar os extratos de todos os contratos. Sugerimos que o envio se restrinja aos contratos firmes.</p>

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

