



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

NOME: ULTRACARGO

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário			<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor		
Consulta Pública sobre proposta de regulamentação associada ao acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis					
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA			
Art. 1º	Sem alteração	<p align="center"><u>ANÁLISE GERAL</u></p> <p>A ANP tem competência para regular, autorizar e exigir informações de a atividade de transferência e armazenamento de combustíveis, nos termos do art. 8º, incisos XVI e XVII, da Lei n.º 9.478/97.</p> <p><i>Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, cabendo-lhe: (Redação dada pela Lei nº 11.097, de 2005)</i></p> <p><i>XVI - regular e autorizar as atividades relacionadas à produção, à importação, à exportação, à armazenagem, à estocagem, ao transporte, à transferência, à distribuição, à revenda e à comercialização de biocombustíveis, assim como avaliação de conformidade e certificação de sua qualidade, fiscalizando-as diretamente ou mediante convênios com outros órgãos da União, Estados, Distrito Federal ou Municípios; (Redação dada pela Lei nº 12490, de 2011)</i></p> <p><i>XVII - exigir dos agentes regulados o envio de informações relativas às operações de produção, importação, exportação, refino, beneficiamento, tratamento, processamento, transporte,</i></p>			

transferência, armazenagem, estocagem, distribuição, revenda, destinação e comercialização de produtos sujeitos à sua regulação;

Com relação ao acesso de terceiros à dutos de transporte e terminais marítimos, deve-se respeitar a preferência do proprietário para a movimentação dos seus próprios produtos, com o objeto de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis, nos termos do §2º do art. 58 da Lei n.º 9.478/97:

Art. 58. Será facultado a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, com exceção dos terminais de Gás Natural Liquefeito - GNL, mediante remuneração adequada ao titular das instalações ou da capacidade de movimentação de gás natural, nos termos da lei e da regulamentação aplicável. (Redação dada pela Lei nº 11.909, de 2009)

§ 1º A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada com base em critérios previamente estabelecidos, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado. (Redação dada pela Lei nº 11.909, de 2009)

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

§ 3º A receita referida no caput deste artigo deverá ser destinada a quem efetivamente estiver suportando o custo da capacidade de movimentação de gás natural. Incluído pela Lei nº 11.909, de 2009)

Diferentemente da competência outorgada pela Lei n.º 11.909/09, que determinou que a ANP aprovasse os contratos de transporte e tratou da atuação do Estado Regulador sobre atividades monopolizadas, não há qualquer previsão em lei para outorgar à ANP a competência para regular questões comerciais das atividades dos terminais, sujeita ao regime de livre competição, que deve pressupor **condições igualitárias** para o acesso de terceiros – este é o objeto do direito regulatório, isto é, tutelar o direito à igualdade de condições concorrenciais conforme as particularidades setoriais.

Não compete à ANP, portanto, regular contrato entre o Operador e o Carregador, considerando que as cláusulas contratuais representam

		<p>uma relação regida por direito civil e comercial que contemplam medidas de resolução de conflitos. Assim, a lei não outorgou competência para a ANP intervir nas relações jurídicas privadas de prestação do serviço, ainda mais quando estritamente alinhadas com as boas práticas do exercício da atividade.</p> <p>Ademais, não se pode confundir a competência outorgada no art. 58 da Lei n.º 9.478/97 (acesso de terceiros, direito de preferência e remuneração adequada), com as competências estabelecidas na Lei n.º 11.909/09, nas quais especificamente outorgam à ANP a competência de regular e aprovar as condições comerciais uniformes e os contratos de serviços de transporte de gás em suas modalidades antes do início da atividade.</p> <p>Ressalte-se que o acesso às infraestruturas essenciais parte da premissa do estabelecimento de condições uniformes e não discriminatórias pelo prestador do serviço ao agentes interessados, enquanto a ANP deve tão somente zelar pelo monitoramento dessas condições, não havendo poder da ANP para impor regras comerciais ou exigir a aprovação de contratos – justamente por absoluta falta de competência legal pois se trata de uma análise de defesa da concorrência.</p> <p>Assim, destaca-se que o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC foi instituído pela Lei n.º 12.529/2011 e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico e é composto pelo (i) Tribunal Administrativo de Defesa Econômica, (ii) Superintendência-Geral e (iii) Departamento de Estudos Econômicos.</p> <p>Havendo indícios de abuso do poder econômico com condições comerciais que restrinjam o acesso negociado, compete à ANP utilizar do Termo de Cooperação Técnica com o CADE para remeter à análise do órgão competente os elementos que possa ensejar uma violação à ordem econômica., nos termos do art. 10 da Lei n.º 9.478/97:</p> <p><i>Art. 10. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANP tomar conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da</i></p>
--	--	--

		<p><i>ordem econômica, deverá comunicá-lo imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade e à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, para que estes adotem as providências cabíveis, no âmbito da legislação pertinente. (Redação dada pela Lei nº 10.202, de 20.2.2001)</i></p> <p><i>Parágrafo único. Independentemente da comunicação prevista no caput deste artigo, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade notificará a ANP do teor da decisão que aplicar sanção por infração da ordem econômica cometida por empresas ou pessoas físicas no exercício de atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis, no prazo máximo de vinte e quatro horas após a publicação do respectivo acórdão, para que esta adote as providências legais de sua alçada.</i></p> <p>Com efeito, não compete à ANP tutelar as condições comerciais numa relação jurídica privada, mas apenas garantir que seja outorgado acesso a essas infraestruturas essenciais em condições que não restrinjam imotivadamente o acesso de terceiros. O acesso de terceiros pressupõe o atendimento das condições comerciais isonômicas estabelecidas pelo empreendedor com a limitação dos RISCOS que esteja interessado em assumir na atividade comercial.</p> <p>Diante disso, ainda que o regulador entenda que a melhor forma de regular o setor de Terminais Aquaviários é intervindo nas relações comerciais privadas, alterando condições comerciais e aprovando contratos, primeiro precisa convencer o Poder Legislativo a lhe outorgar essa atribuição, pois, nos termos do estatuído no art. 58 da Lei n.º 9.478/97, a ANP não tem competência legal para estatizar o serviço com normas que interfiram na gestão negocial e nos riscos que o empreendedor queira assumir.</p>
<p>Art. 1º, § 2º, V</p>	<p>instalações portuárias multipropósito, ou seja, aquelas utilizadas para movimentação e armazenamento de outros produtos, além do petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e biocombustíveis.</p>	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>Afastar a aplicação desta resolução às instalações utilizadas para movimentação e armazenamento de produtos não pertencentes à indústria do petróleo, tendo em vista a falta de competência e de expertise regulatória da ANP para regulamentar a dinâmica dos demais setores e para impor obrigações aos agentes que desempenham atividades sujeitas à regulação de outras agências, como ANTAQ, ANVISA, etc.</p>

		<p>Cite-se os terminais multipropósitos que, apesar de servirem para tancagem e armazenamento de petróleo e derivados, também incluem no rol de produtos químicos, óleo vegetal – ou seja, muitas vezes o objeto ou atividade principal dessas instalações estão vocacionadas para outro segmento, de forma atenuar a incidência da regulação da ANP sobre suas atividades, na medida em que obrigar o acesso de terceiros aos terminais multiuso irá onerar a cadeia de produção, importação e exportação de outros mercados, em vez de atingir o objetivo regulatório da norma, qual seja, a promoção da livre competição, garantia do abastecimento nacional de combustíveis e redução do preço final dos produtos regulados pela ANP.</p>
Art. 2º, I	<p>capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a movimentar por contrato com o carregador;</p>	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Necessidade de melhor especificar a que a capacidade de movimentação contratada se refere, pois o volume mensal poderá ser contratado e não movimentado por solicitação do carregador. Assim, é oportuno remeter a referida obrigação de movimentação aos termos do contrato.</p>
Art. 2º, IV	<p>capacidade estática ou capacidade instalada: é capacidade autorizada pela ANP, para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505, excluídos os terminais aquaviários que não sejam essenciais para a passagem do produto;</p>	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Importante mencionar que Terminais Aquaviários, como os Terminais Multipropósitos, não podem ser confundidos com instalações meio de passagem para outra cadeia de atividade dentro da Indústria do Petróleo. Esses terminais são diferentes, por exemplo, dos terminais reguladores de estoque da produção de refinarias.</p> <p>Nesse sentido, os Terminais Aquaviários, que não se enquadram como essenciais para passagem de produtos, estão voltados a armazenar combustíveis e demais derivados como prestadores serviços, sendo da natureza do seu negócio a contratação de espaço por terceiros, desde que observadas as suas condições comerciais.</p> <p>As características e vocações de cada instalação são muito distintas, não cabendo uma única regra para todos, principalmente no que concerne à capacidade de um terminal.</p> <p>Para os fins desta regulação, a utilização da Capacidade Estática é a praticada e autorizada pela ANP. Isto é, não se considera aqui o GIRO, o que descaracteriza o potencial de uma instalação.</p> <p>Em vez da liberdade de contratar e dos métodos alternativos para</p>

		solução de conflitos, como a conciliação e a mediação, a minuta proposta pela ANP estabelece o acesso a terceiros como regra geral, na medida em que fixa prazo para o tempo de uso e impõe cláusulas de natureza contratual ao obrigar a reserva de tancagem para aguardar eventuais usuários, prevendo, inclusive, a intervenção.
Art. 2º, 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 específicas da instalação;	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>O cálculo de uma capacidade dinâmica pode chegar apenas em um VALOR DE REFERÊNCIA, não sendo uma simples operação matemática.</p> <p>Assim, como cada terminal possui suas peculiaridades, o referido cálculo depende de uma série de fatores: (i) perfil de movimentação do carregador e clientes; (ii) tubulações exclusivas ou não; (iii) cada mercado – regular ou sazonal; (iv) oportunidades de oferta; (v) condições operacionais, ímpares a cada dia (produto, interfaces, liberações, performances dos navios, etc); (vi) programação portuária; e (vii) disponibilidade de equipamentos.</p>
Art. 2º, XI	Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal (CCGST): documento com versão controlada e integrante do contrato de serviço do terminal, contendo o conjunto de informações, regras, questões comerciais e regulamentos para a prestação de serviços pelo terminal aquaviário, inclusive para resposta à solicitações de acesso;	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.</p> <p>As respostas às solicitações de acesso de terceiros podem e devem considerar as regras gerais do acesso não discriminatório já praticados e conhecidos no mercado internacional e as questões comerciais específicas de cada operação.</p>
Art. 2º, XIII	data limite: último dia útil do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal aquaviário;	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>O fechamento das operações no mês subsequente deve considerar o mês anterior para possibilitar a adequada programação prévia.</p>
Art. 2º, XXVIII	XXVIII - serviço padronizado: serviço prestado pelo operador para os carregadores, cujas condicionantes para atendimento são conhecidas e dispostas nas Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente</p>

		pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.
Art. 3º, caput	O operador deve permitir o acesso em condições comerciais não discriminatórias e o uso do terminal aos interessados, mediante remuneração adequada e observadas as normas desta Resolução.	<u>INCLUIR</u> Necessária observância às condições comerciais, tendo em vista que o acesso indiscriminado implica na desconsideração do RISCO do empreendedor na alocação do seu capital intensivo, incentivando o uso de instalações de terceiros com esse exclusivo sim e o não investimento em infraestruturas essenciais – o que enseja uma disputa de mercado sem risco e por oportunistas, os chamados <i>free riders</i> . Tais condições comerciais irão evitar o efeito carona (<i>free-riding</i>), prejudicial ao mercado livre e competitivo..
Art. 3º, § 1º	O acesso não discriminatório de que trata esta Resolução não se confunde com a fixação de condições comerciais diferenciadas para operações diferenciadas 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.	<u>INCLUIR</u> Necessidade de se considerar as especificidades de cada operação para a certificação do acesso não discriminatório, na medida em que condições comerciais devem ser condizentes com a prática de cada nicho do mercado.
Art. 4º, caput	O operador deve encaminhar até o dia 15º dia do mês subsequente para a ANP, por meio eletrônico, os relatórios mensais com todas as negativas de acesso emitidas, contados da data limite.	<u>ALTERAR</u> Considerando a adequação das programações e elaboração de relatório, é oportuno considerar o tempo hábil necessário para que os agentes possam enviar tempestivamente informações precisas.
Art. 4º, § 4º	A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis deverá conter os elementos técnicos que demonstrem o risco do desabastecimento a serem apreciados pela ANP.	<u>ALTERAR</u> Exigir uma manifestação prévia da ANP, não considera que questões de abastecimento nacional são urgentes e demandam decisões rápidas dos empreendedores. Tais elementos técnicos irão contribuir com a análise da ANP acerca da questão do risco de desabastecimento, bem como com o constante aperfeiçoamento da regulação do mercado.
Art. 4º, § 5º	Os agentes que tenham tido o acesso negado deverão solicitar para a ANP a instauração de processo administrativo para a análise das justificativas da negação com os fundamentos de contestação necessários à análise da demanda.	<u>INCLUIR</u> Racionalizar as análises pela ANP, evitando escolhas aleatórias e que possam atentar quanto à prática de arbitrariedade na escolha da

		negativa a ser analisada. Caso o agente que receber a negativa não a conteste, impulsionando o processo na ANP, é sinal de que compreendeu as justificativas do operador. Necessidade de garantir os objetivos regulatórios da ANP, em consonância com a política energética nacional, com ênfase na garantia do suprimento de derivados de petróleo, gás natural e seus derivados, e de biocombustíveis, em todo o território nacional, e na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos, promovendo a livre concorrência.
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 e preenchimento das condições comerciais exigidas pelo Operador, a recusa imotivada de prestação de serviço de armazenagem no atendimento a uma solicitação de serviço.	<u>ALTERAR</u> O acesso de terceiros pressupõe o atendimento das condições comerciais isonômicas estabelecidas pelo empreendedor com a limitação dos RISCOS que esteja interessado em assumir na atividade comercial. Na hipótese de Espaço não disponível, requisitos CUMULATIVOS: (i) inviabilidade de acesso de terceiros; (ii) possibilidade de ampliação/expansão da capacidade do terminal; e (iii) possibilidade de acesso mediante contrato firme.
Art. 7º	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 Comerciais Gerais de Serviço do Terminal.	<u>ALTERAR</u> Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.
Art. 9º, § 4º	Havendo ociosidade ou disponibilidade e sendo apresentadas solicitações de serviço por terceiros interessados a movimentar ou armazenar produtos em programação extemporânea, desde que atendidas as condições comerciais, 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.	<u>INCLUIR</u> O acesso de terceiros pressupõe o atendimento das condições comerciais isonômicas estabelecidas pelo empreendedor com a limitação dos RISCOS que esteja interessado em assumir na atividade comercial. Importante ressaltar que a disponibilidade de tancagem está relacionada à movimentação de cada instalação, que por sua vez depende de movimentações de clientes.
Art. 9º, § 5º		<u>EXCLUIR</u> Há risco regulatório pelas várias modificações na programação ao longo do mês, inclusive, dependendo do modal utilizado. A dinâmica do mercado de terminais é norteadada pelos contratos de prestação de

		<p>serviço, por níveis de serviço estabelecido pelos contratos de arrendamentos, por exemplo, em Portos Públicos com as autoridades portuárias e ANTAQ.</p> <p>Importante ressaltar que a disponibilidade de tancagem está relacionada à movimentação de cada instalação, que por sua vez depende de movimentações de clientes, não controladas pelos operadores da infraestrutura</p> <p>De todo, o objetivo sempre é a utilização máxima da capacidade instalada no terminal para armazenamento e movimentação.</p>
Art. 9º, § 7º	§ 7º O operador deve considerar as Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal para responder aos pedidos de acesso, priorizando a segurança operacional do terminal.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrciais aos agentes.</p>
Art. 10, caput	Os serviços do terminal são prestados exclusivamente pelo operador autorizado pela ANP, mediante remuneração adequada, com base em condições comerciais previamente estabelecidos, e nos termos do respectivo contrato.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>O acesso de terceiros pressupõe o atendimento das condições comerciais isonômicas estabelecidas pelo empreendedor com a limitação dos RISCOS que esteja interessado em assumir na atividade comercial.</p> <p>O regulador não tem competência legal para estatizar o serviço com normas que interfiram na gestão negocial e nos riscos que o empreendedor queira assumir.</p>
Art. 10, § 1º, § 2º, § 3º, § 4º		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Não compete à ANP regular contrato entre o Operador e o Carregador, considerando que as cláusulas contratuais representam uma relação regida por direito civil e comercial que contemplam medidas de resolução de conflitos.</p> <p>Não se pode confundir a competência outorgada no art. 58 da Lei n.º 9.478/97 (direito de preferência e remuneração adequada), com as competências estabelecidas na Lei n.º 11.909/09, nas quais</p>

		<p>especificamente outorgam à ANP a competência de regular e aprovar as condições comerciais uniformes e os contratos de serviços de transporte de gás em suas modalidades antes do início da atividade.</p> <p>O acesso às infraestruturas essenciais parte da premissa do estabelecimento de condições uniformes e não discriminatórias pelo prestador do serviço ao agentes interessados, enquanto a ANP deve tão somente zelar pelo monitoramento dessas condições, não havendo poder da ANP para impor regras comerciais ou exigir a aprovação de contratos – justamente por absoluta falta de competência legal pois se trata de uma análise de defesa da concorrência.</p> <p>Destaca-se que o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC foi instituído pela Lei n.º 12.529/2011 e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico e é composto pelo (i) Tribunal Administrativo de Defesa Econômica, (ii) Superintendência-Geral e (iii) Departamento de Estudos Econômicos.</p> <p>Havendo indícios de abuso do poder econômico com condições comerciais que restrinjam o acesso negociado, compete à ANP utilizar do Termo de Cooperação Técnica com o CADE para remeter à análise do órgão competente os elementos que possa ensejar uma violação à ordem econômica., nos termos do art. 10 da Lei n.º 9.478/97:</p> <p><i>Art. 10. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANP tomar conhecimento de fato que possa configurar indício de infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo imediatamente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade e à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, para que estes adotem as providências cabíveis, no âmbito da legislação pertinente. (Redação dada pela Lei nº 10.202, de 20.2.2001)</i></p> <p><i>Parágrafo único. Independentemente da comunicação prevista no caput deste artigo, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade notificará a ANP do teor da decisão que aplicar sanção por infração da ordem econômica cometida por empresas ou pessoas</i></p>
--	--	--

		<p><i>físicas no exercício de atividades relacionadas com o abastecimento nacional de combustíveis, no prazo máximo de vinte e quatro horas após a publicação do respectivo acórdão, para que esta adote as providências legais de sua alçada.</i></p> <p>Não compete à ANP tutelar as condições comerciais numa relação jurídica privada, mas apenas garantir que seja outorgado acesso a essas infraestruturas essenciais em condições que não restrinjam imotivadamente o acesso de terceiros.</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>
Art. 11, § 1º	As Condições Comerciais 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 style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>A ANP regula a atividade e pode exigir no exercício da atividade as melhores práticas para a execução dos serviços, visando a proteção das pessoas, do meio ambiente e da propriedade privada. Contudo, as condições comerciais são livres e só quem avalia a assunção de riscos é o empreendedor, dessa forma, os itens 7 ao 11 foram excluídos do Anexo I, pois se tratam de condições comerciais em que a ANP não pode se imiscuir.</p>
Art. 11, § 2º	O operador deve as Condições Comerciais Gerais dos Serviços do Terminal.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Não há necessidade de envio prévio à ANP, pois não compete à ANP aprova-las previamente. Ademais, as CCGST já são públicas e divulgadas no sítio eletrônico do Operador com acesso aberto.</p>
Art. 12, caput, § 1º, § 2º, § 3º, § 4º		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>A ANP não tem competência para fixar as condições comerciais de contratação, devendo zelar pela disponibilização de capacidade disponível e ociosa. O mercado se auto regula e é importante salientar a natureza dos arrendamentos, em portos públicos, por exemplo, que possuem MMC, compromissos de desempenho, capacidade estática, pagamento de tarifas portuárias, nível de serviço, etc. por esse motivo, o Operador não possui condições de submeter a limitações impostas para as contratações.</p> <p>O terminal possui obrigações com o poder público e retorno econômico de longo prazo, a exemplo do payback.</p>

		<p>A ANP, para disponibilidade, deverá considerar não somente os tanques constantes da sua autorização, deve levar em conta o produto que se encontra armazenado. Estando o produto não regulado pela ANP armazenado, a ANP deverá desconsiderar o tanque para fins de acesso regulado pela ANP. A exclusão de tanque da autorização outorgada leva meses, como a sua reinclusão, o que dificulta a otimização do terminal.</p> <p>Quanto à limitação do terminal contratar com um único carregador mais do que 50% de sua capacidade por um período superior a dois anos, tal restrição inibirá novos investimentos, visto que os terminais utilizam contratos de longo prazo para lastrearem os projetos, garantindo o retorno sobre o capital investido;</p> <p>Foram analisados países como Canadá, Estados Unidos, Brasil, Colômbia, México, Venezuela, Panamá, Índia, Indonésia, Austrália, Malásia, Singapura, Tailândia, Arábia Saudita, Paquistão, Coreia do Sul, China, Vietnã, Bélgica, Alemanha, Espanha, Holanda e África do Sul, inclusive a União Europeia, e não há nesses países existência de normas que regulamentam o acesso de terceiros a terminais de líquidos destinados à petróleo e combustíveis, e muito menos que impeçam contratações com um único carregador que implicasse na utilização superior a 50% da capacidade de armazenagem, com exceção do setor de GNL.</p> <p>O próprio Banco Mundial orienta pela livre negociação entre concessionários e clientes e a supervisão mínima por parte do governo.</p>
<p>Art. 14, caput, § 1º, § 2º</p>		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>O acesso de terceiros pressupõe o atendimento das condições comerciais isonômicas estabelecidas pelo empreendedor com a limitação dos RISCOS que esteja interessado em assumir na atividade comercial. O direito à cessão é uma condição comercial que não pode ser imposta, na medida em que a ANP não tem competência legal para intervir nessa relação jurídica.</p> <p>Essa análise econômica e assunção de RISCO comercial deve ser uma decisão de cada operador, pois, com esse mecanismo, os carregadores poderão se tornar concorrente do Operador Portuário e desviar o seu objeto de atividade. Isso gerará um desequilíbrio no</p>

		<p>mercado e desvantagem competitiva para os Operadores Portuários, pois os seus ativos são de capital intensivo e não pode ser geridos por terceiros.</p> <p>Além disso a cessão de capacidade pode criar uma assimetria na oferta de tancagem e nos preços praticados para utilização dos mesmos, e isso implica em elevação do custo Brasil</p> <p>Em relação à cessão de capacidade, tal possibilidade deve ser prevista em contrato, devendo o proprietário do terminal anuir com tal possibilidade.</p>
<p>Art. 15, I</p>	<p>Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo I, podendo a companhia incluir as condições comerciais padrões para a prestação dos serviços;</p>	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.</p>
<p>Art. 15, II</p>	<p>formulário de solicitação de acesso, cujo conteúdo mínimo obrigatório está definido no Anexo II, podendo a companhia prevalecer as condições comerciais padrões para a prestação dos serviços.</p>	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>Possibilidade do Operador determinar desde já condições comerciais não discriminatórias a fim de que os agentes interessados tenham mais previsibilidade sobre as exigências comerciais para prestação do serviço.</p> <p>Aos terminais (não inclui bases de distribuição), desde que CUMULATIVAMENTE sejam atendidos os seguintes requisitos:</p> <p>(i) Exista viabilidade técnica do compartilhamento -> ONEROSIDADE EXCESSIVA PARA O INVESTIDOR</p> <p>(ii) Existência de capacidade disponível na infraestrutura (não momentânea) -> EFICIÊNCIA</p> <p>(iii) Não comprometimento da garantia de regular abastecimento -> ESSENCIALIDADE DO PRODUTO</p> <p>(iv) Não prejuízo dos contratos vigentes já estabelecidos -> SEGURANÇA JURÍDICA</p>

Art. 16, II, 'a', 'b' e 'c'		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Tais informações já estarão contidas nas Condições Comerciais Gerais dos Serviços do Terminal (CCGST).</p>
Art. 16, II, 'd' e 'e'	<p>d) capacidades estáticas (contratada e disponível); e) capacidades de movimentação (contratada e disponível);</p>	<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Há risco regulatório pelas várias modificações na programação ao longo do mês, inclusive, dependendo do modal utilizado. A dinâmica do mercado de terminais é norteada pelos contratos de prestação de serviço, por níveis de serviço estabelecido pelos contratos de arrendamentos, por exemplo, em Portos Públicos com as autoridades portuárias e ANTAQ.</p> <p>Importante ressaltar que a disponibilidade de tancagem está relacionada à movimentação de cada instalação, que por sua vez depende de movimentações de clientes, não controladas pelos operadores da infraestrutura.</p> <p>De todo, o objetivo sempre é a utilização máxima da capacidade instalada no terminal para armazenamento e movimentação.</p> <p>É contra a dinâmica de concorrência do mercado.</p>
Art. 16, II, 'f'		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Tais informações já são enviadas pelo i-SIMP.</p>
Art. 16, II, 'g'		<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Informação sensível para ser publicizada. O Decreto da Lei de Acesso à Informação (Decreto n.º 7.724/2012) garante o sigilo de informações sensíveis.</p> <p>("Art. 6º O acesso à informação disciplinado neste Decreto não se aplica: I - às hipóteses de sigilo previstas na legislação, como fiscal, bancário, de operações e serviços no mercado de capitais, comercial, profissional, industrial e segredo de justiça;")</p>
Art. 16, § único	<p>Relativamente aos Portos Organizados regidos pela Resolução ANTAQ n.º 28/2019, o centro de custo segregado de que trata o inciso I deste artigo será considerado cumprido com o envio das informações à ANP.</p>	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>A matéria já é regulada pela Resolução ANTAQ n.º 28/2019, que institui a Padronização das Demonstrações Contábeis dos Arrendatários de áreas e instalações portuárias no âmbito dos portos</p>

		organizados. Assim, para evitar a duplicação de informações e custos regulatórios desnecessários, é suficiente a remessa das informações na produzidas para a ANTAQ.
Art. 17, § 2º	É vedado ao carregador fazer reservas no terminal e não as utilizar, ressalvado o caso fortuito, força maior ou outras situações excepcionais e imprevisíveis definidas no contrato.	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>Situações excepcionais podem acontecer e o operador tem liberdade para estabelecer essas condições contratuais, não tendo a ANP competência, conforme já consignado acima.</p> <p>A condição de disponibilidade operacional em face das características dos <i>players</i> que ocupam o site e dos seus contratos firmes visa não comprometer a garantia do regular abastecimento de determinada região e não causar insegurança jurídica frente aos seus clientes.</p>
Art. 23	O operador pode realizar inspeções definidas nas Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal e recusar embarcações ou outros veículos de transporte que não atendam às exigências previstas.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.</p>
Art. 24	O Operador pode recusar produtos cuja especificação não atenda o estabelecido nas Condições Comerciais Gerais de Serviço do Terminal ou cuja movimentação não esteja prevista em contrato.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Incluir o termo “comerciais” para não haver dúvidas sobre a prescindibilidade de tais Condições serem aprovadas previamente pela ANP, na medida em que a atividade é concorrencial e muitas de suas questões, como as comerciais, não estão na esfera de regulação da ANP – que deve apenas monitorar o cumprimento das exigências regulatórias setoriais de segurança, abastecimento e igualdade de condições concorrenciais aos agentes.</p>
Art. 25	O operador é responsável pela manutenção da qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador.	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>É comum nos terminais a figura da Firma Inspetora contratada pelo carregador, para acompanhamento da qualidade/quantidade do produto</p>
Art. 35, caput	As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem considerar, além das condições comerciais:	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>Necessária observância às condições comerciais, tendo em vista que</p>

		<p>o acesso indiscriminado implica na desconsideração do RISCO do empreendedor na alocação do seu capital intensivo.</p> <p>As remunerações obedecem aos valores estabelecidos pelas regras de mercado, qualquer forma de regulamentar a formação do preço, principalmente pela taxação de fatores de composição de preço, poderá ser confundida como TARIFA, totalmente inadequado para o mercado livre e que é desejada a competição.</p> <p>Diferentemente da atividade de transporte de gás (monopólio natural), a movimentação de produtos de que trata a minuta de resolução da ANP (mercado competitivo) deve estar sujeito a remunerações estabelecidas em conformidade com as condições comerciais, considerando a possibilidade dos agentes econômicos negociarem, por exemplo, a forma da prestação do serviço e as garantias financeiras a serem apresentadas, de modo a atingir uma eficiência mercadológica.</p>
Art. 35, § único	Este artigo não se aplica aos Portos Organizados, nos termos da Lei n.º 12.815/2013.	<p style="text-align: center;"><u>INCLUIR</u></p> <p>Aos portos organizados é garantida, por lei em sentido estrito, a liberdade de preço na exploração de suas operações, consoante o disposto no art. 3º, inciso IV, da Lei n.º 12.815/2013, motivo pelo qual é dispensada a fixação da remuneração com todas as exigências previstas neste art. 35.</p>
Art. 38	Os operadores de terminais que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução, terão um prazo de até cento e oitenta dias, contados da mesma data, para encaminharem à ANP o extrato de todos os contratos vigentes.	<p style="text-align: center;"><u>ALTERAR</u></p> <p>Objetivo de permitir o tempo hábil necessário para que os agentes econômicos possam elaborar os extratos completos e precisos de todos os contratos vigentes.</p>
Art. 39	O prazo para adaptação a esta Resolução das autorizações e dos contratos é de vinte e quatro meses, a contar da data de publicação	<p style="text-align: center;"><u>EXCLUIR</u></p> <p>Os contratos vigentes estão protegidos pelo ato jurídico perfeito (art. 5º, XXXVI, CF) na medida em que foram celebrados sem considerar as obrigações estabelecidos por esta Resolução.</p> <p>A ANP apenas pode exigir dos novos contratos a adaptação para os termos desta Resolução. Necessária garantia de segurança jurídica.</p> <p>Mesmo nos casos dos GTAs legados, por exemplo, a sua manutenção é garantida legalmente com base no ato jurídico perfeito, de modo a afastar a obrigação de alteração dos contratos</p>

		vigentes.
--	--	-----------

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