

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E MOVIMENTAÇÃO - SIM  
Coordenação de Acesso a Transporte de Líquidos

NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ

Rio de Janeiro, 06 de agosto de 2021.

**Assunto: Revisão da Portaria ANP nº 251/2000 - Regulamentação do Acesso de Terceiros a Terminais Aquaviários.**

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO
2. DO PROBLEMA
- 2.1 HISTÓRICO
- 2.2 ASPECTOS LEGAIS, INFORMAÇÕES ADICIONAIS E MOTIVAÇÕES PARA A REVISÃO REGULATÓRIA
- 2.3 DA DISPENSA DE AIR
- 2.4 AS CARACTERÍSTICAS DO MERCADO, AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E A VERTICALIZAÇÃO
3. AS CONTRIBUIÇÕES DOS AGENTES E O ENTENDIMENTO DA ANP
- 3.1 DEFINIÇÕES
- 3.2 LIVRE ACESSO
- 3.3 PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO
- 3.4 NEGATIVAS DE ACESSO
- 3.5 LIMITE MÁXIMO PARA CONTRATAÇÃO
- 3.6 CONTRATOS
- 3.7 CONEXÃO POR TERCEIROS AO TERMINAL
- 3.8 CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO
- 3.9 CESSÃO DE CONTRATOS
- 3.10 CGST E FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE ACESSO
- 3.11 DESCUMPRIMENTO DE PROGRAMAÇÃO
- 3.12 DIFERENCIAÇÃO DE OBRIGAÇÕES POR TIPO DE TERMINAL
4. COMPARAÇÃO ENTRE OS ARTIGOS DA MINUTA PROPOSTA E A NOVA MINUTA
5. CONCLUSÃO

### 1. INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo fundamentar as alterações que serão incorporadas pela SIM/ANP à Minuta de Resolução, submetida à consulta e audiência públicas ANP nº 01/2020, que visava substituir a Portaria ANP nº 251/2000, de 07/11/2000 (PANP 251/2000), que trata da regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis.

2. A partir do segundo semestre de 2020, o processo de revisão da Portaria ANP nº 251/2000 percorreu as seguintes etapas, que serão detalhadas ao longo do texto:

- Dois *workshops*, realizados por videoconferência, em 28/09/2020 e 05/10/2020.
- Consulta e Audiência Públicas nº 01/2020, em 12/11/2020;
- Oito reuniões, realizadas com agentes representativos de segmentos específicos, entre 04/02/2021 e 30/04/2021.

3. Nessas ocasiões foram discutidos temas relacionados ao marco regulatório em revisão e colhidas diversas contribuições.

4. Para facilitar o entendimento, padronizaremos a referência a dois documentos:

- Minuta de Resolução submetida à Audiência Pública ANP nº 01/2020: **Minuta Proposta**; e
- Minuta que considera as contribuições recebidas e passará por novo processo de Consulta e Audiência Públicas, **Nova Minuta**.

5. A Minuta Proposta enfrentava de forma objetiva temas que não tinham uma definição clara na Portaria vigente. Por exemplo, a Minuta Proposta vedava a contratação em nível superior a 50% da capacidade estática, diferentemente do texto da Portaria ANP nº 251/2000 que presumia discriminatório tal nível de contratação.

6. O texto mais direto provocou intenso debate, maior participação dos agentes de mercado, resistência por parte de alguns segmentos e concordância por parte de outros. Durante o processo, ocorreu ainda a eclosão da pandemia da COVID-19 o que contribuiu aumento no prazo destinado a elaboração da nova norma, mas trouxe maior amadurecimento ao debate sobre a questão.

7. Como exemplos da resistência encontrada, os agentes de mercado e associações sugeriram retirar do regramento todos os terminais chamados “multipropósito”, bem como os terminais ligados às refinarias. Também foi sugerido que o direito de preferência do proprietário se aplicasse irrestritamente a todos os sócios e investidores em terminais, abrangendo toda a capacidade do terminal em caráter atemporal. Em outros termos, caso todas essas sugestões fossem integralmente acatadas, não sobraria sequer um terminal aquaviário de petróleo e derivados no Brasil sobre o qual se aplicaria o livre acesso indicado na Lei do Petróleo.

8. Em função desse debate, o texto da **Minuta Proposta** foi revisado e uma **Nova Minuta foi elaborada**, cabendo novo processo de consulta e audiência públicas.

9. Além desta introdução, esta Nota Técnica conta com mais cinco seções. A segunda busca caracterizar o problema, por meio de seu histórico, registro dos aspectos legais envolvidos e de informações quanto às relações entre as características do mercado, as instalações portuárias e a verticalização. A terceira seção é focada na análise das contribuições. Em seguida, a quarta seção apresenta a comparação entre a Minuta Proposta e a Nova Minuta. Por fim, a última seção apresenta as conclusões desta Nota Técnica.

## 2. DO PROBLEMA

### 2.1. HISTÓRICO

10. Em 15/01/2020, por meio de publicação no DOU, com base nas deliberações tomadas na 1006ª Reunião de Diretoria, realizada em 19 de dezembro de 2019, a ANP comunicou que realizaria Audiência Pública no dia 15/04/2020, no Escritório Central da ANP, RJ, precedida de Consulta Pública no período de 60 dias, contados a partir da publicação deste Aviso no Diário Oficial da União, com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais sobre a proposta de revisão da Portaria ANP nº 251/2000.

11. As numerosas contribuições dos agentes à Minuta Proposta e a pandemia da COVID-19 retardaram o agendamento da audiência pública e, em 16/03/2020, com base nas deliberações tomadas na 1012ª Reunião de Diretoria Colegiada, realizada em 12 de março de 2020, a Agência comunicou que o prazo da Consulta Pública que tratava da Minuta Proposta, seria prorrogado por 30 (trinta) dias, e a respectiva Audiência Pública, inicialmente com data prevista para o dia 15/04/2020, seria reagendada oportunamente.

12. Posteriormente, em 13/08/2020, por meio de publicação no DOU (Edição: 155 Seção: 3, Página: 86) a Diretoria Colegiada da ANP comunicou, com base na Resolução de Diretoria nº 295, de 29 de junho de 2020, e no que consta no processo nº 48610.211848/2019-29, a retomada da Consulta Pública nº 01/2020. Como divulgado, ocorreu a extensão de 60 dias no prazo da Consulta Pública e a nova data para a Audiência Pública foi agendada para 12/11/2020. A publicação também continha as instruções para a participação dos interessados.

13. Por orientação da Diretoria da ANP, em 28/09/2020, em sala virtual da plataforma Teams (Microsoft), a Superintendência de Infraestrutura e Movimentação da ANP promoveu um *workshop*, com o intuito de garantir e incentivar a participação da sociedade no aprimoramento regulatório da ANP. Na ocasião, foram debatidos os seguintes pontos da proposta de revisão da Portaria ANP 251/2000:

- Questões Jurídicas;
- Cálculo da capacidade de movimentação operacional;
- Regras de contratação;
- Preferência do proprietário.

14. Em razão da demanda dos agentes de mercado e visando incentivar ainda mais a participação da sociedade, em 05/10/2020, ocorreu outro *workshop*. No evento, as empresas e associações puderam se manifestar sobre as alterações propostas no *workshop* anterior e, também, quanto aos pontos da Minuta Proposta.

15. Finalmente, em 12/11/2020, ocorreu a Audiência Pública nº 1/2020, ocasião na qual a ANP se manifestou em relação aos pontos que mais haviam recebido contribuições durante a consulta pública e comunicou o posicionamento preliminar da área técnica.

16. Para os principais temas abordados, a ANP se manifestou da seguinte forma, considerando as contribuições recebidas:

- Preferência do proprietário: o instituto será estendido aos terminais localizados em portos organizados e serão definidas regras transparentes para sua aplicação.
- Envio dos pedidos de acesso para a ANP: a exigência do envio de todos os pedidos de acesso para a ANP foi abandonada, mas restou mantida a obrigação de envio das negativas aos pedidos de acesso;
- Eliminação do limite de 50% para a contratação de capacidade com um único agente: a regra será modificada de forma que não seja imposta, *a priori*, qualquer limitação, desde que não haja terceiros interessados;
- Obrigações relativas aos contratos: o texto da Nova Minuta reduzirá as obrigações que acarretem burocracia excessiva e imponham custos, tanto para o agente regulado quanto para a própria ANP;
- Livre acesso (acesso não discriminatório): mantido o entendimento de que, em decorrência de comando legal, o livre acesso aos terminais aquaviários é regra geral. Houve o compromisso quanto à avaliação da possibilidade de exclusão do §4º, do art. 3º, da Minuta Proposta, que trata do acesso a navio estacionário;

- Capacidade de terminais: foi comunicada a adoção do conceito de capacidade de movimentação, calculada pelo próprio operador do terminal;
- Cessão de capacidade: o texto da Nova Minuta conterá a previsão da negociação entre as partes e incorporará a necessidade de anuência do terminal.;
- Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST): serão mantidas as exigências mínimas; e
- Conexão por terceiros ao terminal: haverá regras para este tipo de conexão, uma vez que essa alternativa favorece a maximização da utilização das instalações.

17. Após a realização dos *workshops* e da Audiência Pública a ANP optou, também, por organizar reuniões com diversos operadores de terminais, representativos dos segmentos nos quais atuam, para entender suas principais preocupações, esclarecer suas dúvidas, bem como aprofundar a discussão em torno do marco regulatório. As atas destes encontros estão anexadas ao presente Processo Administrativo referente à revisão da Portaria ANP nº 251/2000. Foram realizadas reuniões com as seguintes empresas:

- Catallini, em 04/02/2021;
- Ageo, em 11/02/2021;
- Braskem, em 04/03/2021;
- Ultracargo, em 12/03/2021;
- Temape, em 19/03/2021;
- Decal, em 25/03/2021;
- Tobras, em 15/04/2021;
- Raízen, em 30/04/2021;e

18. Durante essas reuniões, diversos pontos foram debatidos. A seguir serão relatados os principais aspectos discutidos.

19. Por exemplo, os representantes da Catallini consideram que a regulação deveria conceder liberdade ao mercado e favorecer a atuação da ANP nos casos em que fossem observados indícios de conduta inadequada dos agentes econômicos. Julgam, também, que as exigências da minuta proposta quanto à programação são de difícil cumprimento e que a Agência poderia se concentrar na avaliação das negativas de acesso

20. No encontro com a Ageo, a ANP informou que não adotará o limite de 50% para contratação e introduzirá o conceito de capacidade de movimentação. Salientou, ainda, que a preferência do proprietário e o livre acesso são previstos em Lei e sua regulamentação é obrigatória. Por seu lado, os representantes da empresa defenderam os terminais multipropósito e afirmaram não ser contrários à desverticalização, uma vez que os agentes verticalizados tendem a dimensionar suas instalações apenas para a sua operação.

21. Na reunião com a Braskem, os representantes da ANP informaram que a SIM busca maior aproximação com o mercado. Por sua vez, os representantes da empresa manifestaram sua preocupação com as regras de livre acesso, dada a importância das operações portuárias para a indústria petroquímica.

22. Por sua vez, os representantes da Ultracargo manifestaram ser contrários a qualquer limitação do direito do proprietário e afirmaram considerar ser difícil a determinação da Capacidade de movimentação de um terminal. Quanto ao tema, representantes da ANP disseram acreditar que o conceito de capacidade dinâmica, calculado pelo operador, é o que faz mais sentido.

23. Já, o TEMAPE entende que as normas da ANP tratam de forma distinta o TUP autorizado pela ANP e o terminal situado em área de porto organizado. A ANP informou que a questão será revista na nova minuta de resolução, na qual os dois tipos de instalação terão tratamento isonômico.

24. Em outra oportunidade, o representante da Decal informou que seu terminal é 100% contratado pela Petrobras. O representante da ANP destacou que, se houvesse uma data limite para a confirmação da programação pelo contratante, o terminal poderia prestar serviços a terceiros mesmo estando 100% contratado.

25. No encontro com a Tobras, a Agência esclareceu que as normas atuais já viabilizam a solicitação de livre acesso a diversas instalações da infraestrutura existente, enquanto a empresa afirmou entender que nenhuma regulação é capaz de cobrir todas as questões. Julga que haverá necessidade de processos de mediação, coordenados pela ANP.

26. Durante a reunião com representantes da Raízen, a empresa informou que seu principal ponto de preocupação é a impossibilidade de reconhecimento da preferência do proprietário para o grupo econômico do proprietário, em porto organizado. Por seu lado, os representantes da ANP afirmaram não enxergar diferença entre preferência do proprietário e contratação, uma vez que estes conceitos não contemplam a exclusividade do uso do terminal. A Agência informou que a nova resolução não vedará, mas conterá regras diferenciadas para contratações superiores à 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal, prevendo, nestes casos, o aviso prévio ao mercado, visando identificar se há outro agente interessado em compartilhar o uso da instalação. Por sua vez, os representantes da Raízen informaram que a empresa tem interesse no mercado de combustíveis à frente da infraestrutura. A infraestrutura portuária é um meio para alcançar o mercado. A Raízen não tem interesse em gerar resultado a partir da remuneração por outras empresas pelo uso do terminal, por meio da cobrança de taxa por volume movimentado. De outra forma, os representantes da ANP afirmaram que os contratos devem ser respeitados. Se houver utilização efetiva da capacidade do terminal, não caberia a atuação da Agência. No entanto, se houver capacidade ociosa, resultante de contratação não utilizada, ou de capacidade disponível para contratação, caberia a atuação da Agência para garantir sua utilização por terceiros interessados

27. Por fim, após a realização dos *workshops*, da Consulta e Audiência Públicas e da realização das reuniões com operadores de terminais, a ANP considerou todas as contribuições, críticas e sugestões recebidas, e elaborou a Nova Minuta, que será submetida a nova consulta e audiência públicas

## 2.2. ASPECTOS LEGAIS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS

28. Em síntese, os principais dispositivos normativos atinentes ao tema, além da PANP 251/2000, são a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997 (Lei do Petróleo) - em especial, os artigos 58 e 56; e a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos) e seus Decretos regulamentadores – em especial, o art. 3º da Lei.

29. O artigo 58 da Lei do Petróleo e seus parágrafos 1º e 2º estabelecem que:

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

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

*§ 2º 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.*

30. Como se observa, a Lei do Petróleo, em conjunto com a lei dos Portos, bem como as normas infralegais existentes, impõe a obrigação de livre acesso aos terminais marítimos e determina que a ANP regule a preferência do proprietário. Desta forma, os itens tratados na proposta de regulação foram determinados por lei.

31. Cabe esclarecer que a Lei do Petróleo explicitou o acesso apenas aos terminais marítimos. Contudo, em sua regulação, a Agência ampliou esse entendimento para todos os terminais aquaviários, isto é, incluiu os terminais lacustres e fluviais, além dos marítimos, cujo acesso já era previsto explicitamente. Segundo o PARECER n.º 425/2017/PFANP/PGF/AGU, documento SEI 0292774. “a regra legal, portanto foi compreendida pela ANP como se determinasse o livre acesso a todos os terminais aquaviários, já que, do contrário, restaria frustrado o objetivo colimado pelo legislador”.

32. Já, o artigo 56 da mesma Lei estabelece que:

*“Art. 56. Observadas as disposições das leis pertinentes, qualquer empresa ou consórcio de empresas que atender ao disposto no art. 5º poderá receber autorização da ANP para construir instalações e efetuar qualquer modalidade de transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, seja para suprimento interno ou para importação e exportação.*

*Parágrafo único. A ANP baixará normas sobre a habilitação dos interessados e as condições para a autorização e para transferência de sua titularidade, observado o atendimento aos requisitos de proteção ambiental e segurança de tráfego”*

*(grifos apostos)*

33. Este artigo é muito importante, uma vez que a estrutura do mercado de Petróleo, seus derivados, biocombustíveis e gás natural, possui características diversas de outras atividades econômicas.

34. Sendo assim, resta claro que a ANP tem competência para editar normas que especifiquem que interessados poderão ser habilitados, bem como as condições para a autorização e troca de titularidade.

35. Em adição, o artigo 65 da lei do Petróleo traz a obrigação para a Petrobras de criar uma subsidiária específica para a operação de seus terminais marítimos, dentre outros ativos, introduzindo efetivamente o que chamamos de *unbundling* (ou desverticalização) jurídico. Obedecendo à imposição legal, a Petrobras criou a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, para operar seus dutos e terminais:

*Art. 65. A PETROBRÁS deverá constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, ficando facultado a essa subsidiária associar-se, majoritariamente ou minoritariamente, a outras empresas.*

36. Ao impor essa obrigação exclusivamente à Petrobras, a Lei do Petróleo pode causar uma desvantagem competitiva para a empresa, frente aos seus concorrentes. Esta questão se tornou ainda mais relevante, uma vez que está em andamento o programa de desinvestimento em refino da Petrobras, que, provavelmente, resultará em maior diversificação dos fornecedores primários de derivados de petróleo, no Brasil.

37. Em análise anterior, nas considerações finais da Nota Técnica nº 08/2018-SIM, de 17 de julho de 2018<sup>[1]</sup> os técnicos da SIM/ANP haviam se manifestado favoravelmente à adoção, de forma geral, uma medida mais rigorosa, a separação societária (*unbundling*) das instalações de transporte de líquidos. Além disso, defenderam que fosse ampliado o escopo de instalações sujeitas ao acesso de terceiros de forma regulada. Tais medidas teriam como objetivo promover maior concorrência na cadeia do petróleo. Porém, de acordo com a interpretação desta equipe técnica, a aplicação do *unbundling* societário não é possível com o arcabouço legal vigente, principalmente tendo em vista a Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019).

38. Neste sentido, entende-se que a obrigação da desverticalização **jurídica** no transporte, emanada da Lei do Petróleo somente para a Petrobras, deve ser estendida a todas as empresas que atuam no segmento.

39. Em complemento à Lei do Petróleo, o art. 3º da Lei dos Portos prevê, como uma das diretrizes para a exploração dos portos organizados, o estímulo à concorrência por meio de incentivo à participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos, instalações e atividades portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País:

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

*I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;*

*II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;*

*III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;*

*IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020)*

*V - estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias; e (Redação dada pela Lei nº 14.047, de 2020).*

*VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020)*

40. Cabe destacar, que as alterações incluídas pela Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020, deixam evidente o objetivo da Lei dos Portos de garantir o acesso às instalações portuárias. A redação original abria a possibilidade de interpretação de que o estímulo à concorrência se daria por meio ao incentivo da participação do setor privado nas licitações portuárias. A nova redação do inciso V deixa claro que o estímulo à concorrência também passa por assegurar o amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias.

41. A leitura da Lei dos Portos e da Lei do Petróleo, em conjunto, deixa claro o objetivo do Estado brasileiro de assegurar o livre acesso e, desta forma, assegurar a maximização da utilização das instalações portuárias e a competição nos mercados atendidos por essas instalações. Da mesma forma, a preferência do proprietário, ao ser regulada pela ANP, não pode impedir a competição preconizada por essas leis.

42. As assimetrias entre os portos organizados e os TUPs foram tratadas no Acórdão 2711/2020 - Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU). Sobre o tema, o órgão de controle elaborou o relatório de auditoria operacional sobre as limitações dos portos organizados em comparação com os TUPs, com o objetivo de *“identificar as principais limitações relativas à exploração da atividade portuária nos portos organizados que levam agentes privados a optar por implantar terminal de uso privado (TUP) em vez de se instalar em portos públicos”*.

43. Como resultado, o TCU identificou algumas limitações que afastam os investidores dos portos organizados, tais como a morosidade do processo licitatório e a falta de flexibilidade do contrato de arrendamento, que levam os agentes a optar por se instalar em TUPs. O afastamento de investidores dos portos públicos resultaria em impactos negativos ao comércio exterior e ao custo Brasil.

44. Conforme o argumento do TCU, uma parcela considerável das causas do afastamento dos investidores de áreas localizadas em Portos Organizados pode ser corrigida por medidas adotadas no âmbito do Poder Concedente de áreas portuárias.

45. De qualquer forma, se cabível, seria importante que as regras previstas em novas Resoluções da ANP não agravem a questão das assimetrias na exploração dos portos organizados e TUPs, em desfavor às áreas públicas.

46. Desta forma, dadas as modificações efetuadas no aparato legal e o tempo de vigência da norma, dentre outras, podem ser listadas as seguintes motivações para a revisão da Portaria ANP nº 251/2000 :

- Cumprir a obrigação legal de garantir o livre acesso e regular a preferência do proprietário, adequando a norma a um mercado em transformação, com maior pluralidade de agentes.
- Compatibilizar as obrigações previstas na atual Resolução, considerando o fim do monopólio nas atividades da indústria do Petróleo, estendendo, por exemplo, para todos os agentes econômicos envolvidos no suprimento primário dos produtos regulados pela ANP a obrigação da constituição de uma empresa distinta, que se responsabilize pelas atividades transporte, armazenagem e movimentação.;
- Compatibilizar a norma da ANP com a Lei dos Portos, que foi editada posteriormente a atual regulação, trazendo, por exemplo, novas definições para as instalações portuárias;

### 2.3. DA DISPENSA DE AIR

47. Essa seção tem por referência o Parecer Nº 1/2021/SIM-CRJ/SIM/ANP-RJ (SEI 1528438), elaborado, no âmbito da revisão da Portaria ANP nº 251/2000, com a finalidade de subsidiar a tomada de decisão da Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM) quanto à necessidade de realização de Análise de Impacto Regulatório. Isto posto, seguem os argumentos e a conclusão do Parecer supracitado.

48. De acordo com a Lei nº 13.848/2019, conhecida como Lei das Agências Reguladoras e que dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social dessas agências, é prevista a realização de estudo de AIR, no âmbito de seus processos decisórios, nos termos que se seguem:

Art. 6º 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 conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

49. Contudo, conforme o art. 6º, § 1º, da referida lei, existem casos nos quais a AIR poderá ser dispensada:

§ 1º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada.

50. Essa regulamentação referente à AIR foi consubstanciada pelo Decreto nº 10.411/2020, que, além de dispor sobre o conteúdo da AIR, estabeleceu as hipóteses de inaplicabilidade ou de dispensa de tal análise. Assim, no art. 4º do referido decreto, são citadas as hipóteses de dispensa de AIR, destacando-se:

I - urgência;

II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias;

(...)

51. Como a regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis está disposta nos artigos 56 a 58, da Lei do Petróleo, e tendo em vista que esses dispositivos legais devem estar conjugados à Lei dos Portos, verifica-se que a revisão da Portaria ANP nº 251/2000 se enquadra na hipótese de dispensa de AIR descrita no inciso II, do art. 4º, do Decreto nº

10.411/2020. Assim, os supramencionados artigos da Lei do Petróleo endereçam à ANP a disciplina daquela matéria específica, não existindo a opção de não regulamentação, utilizando-se atos normativos infralegais.

52. Outra hipótese de dispensa de AIR que poderia ser suscitada no âmbito dessa revisão e que também possui previsão no Decreto nº 10.411/2020, na forma de seu art. 4º, inciso I, é a urgência indispensável ao tema, uma vez que a legislação portuária sofreu profundas modificações com a publicação da Lei dos Portos, em 2013, trazendo certo desarranjo normativo em relação à Portaria ANP nº 251/2000. Esse fato pode suscitar dúvidas quanto ao sentido da norma aplicada, com a possibilidade de acarretar insegurança jurídica ao mercado atuante na atividade de movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis e que fazem uso de terminais aquaviários. Assim, com a finalidade de reestabelecer o arranjo normativo e considerando-se que os debates em relação à revisão dessa portaria se desenrolam desde 2015, novas postergações nos procedimentos de revisão acarretariam novos atrasos e a perda da janela de oportunidade para implementar uma regulamentação mais harmonizada e transparente para a devida atuação dos agentes econômicos afetos à atividade regulamentada pela Portaria ANP nº 251/2000.

53. Por certo que a equipe técnica da SIM responsável pela revisão dessa portaria não furtar-se-á a apresentar todas as fundamentações para conduzir o processo de revisão da referida norma. Tampouco deixará de dar continuidade ao amplo debate com a sociedade para a discussão de tais fundamentações e para a adequada revisão.

54. Sabe-se que o instituto da participação social é intrínseco aos processos decisórios da ANP, resguardado pela Lei das Agências Reguladoras e pela Lei do Petróleo. Aliás, a esse respeito, já houve várias oportunidades para efetiva participação social no âmbito da revisão da Portaria ANP nº 251/2000 e relatadas no presente processo administrativo nº 48610.211848/2019-29. A despeito dessas participações, é certo que existirão novas consultas e audiências públicas para consolidação final do texto da nova resolução a ser originada, em substituição a essa portaria.

55. Convém destacar que, de acordo com o disposto no art. 22, do Decreto nº 10.411/2020, qualquer mecanismo de participação social, e não somente a consulta pública, seria suficiente para afastar a obrigatoriedade de elaboração de AIR, desde que promovido até a data de produção de efeitos do referido decreto, cujo marco se deu em 15 de abril de 2021 para as agências reguladoras. E a revisão da Portaria ANP nº 251/2000 já contou com vários desses mecanismos de participação social, inclusive consulta pública, até a supracitada data, não havendo dúvidas quanto ao afastamento da obrigatoriedade de elaboração de AIR.

56. Logo, como se verifica ante todo o exposto, a elaboração de AIR para a revisão da Portaria ANP nº 251/2000 poderia ser, no mínimo, dispensada, o que não afasta a elaboração de documentos robustos, como as Notas Técnicas que fundamentam a proposta de revisão de ato normativo.

#### 2.4. AS CARACTERÍSTICAS DO MERCADO E A VERTICALIZAÇÃO

57. Inicialmente, cabe destacar, o tratamento dado pela Lei do Petróleo a verticalização no segmento de terminais marítimos. Como dito anteriormente, a Lei determinou a desverticalização jurídica entre a Petrobras e a empresa que opera seus terminais aquaviários (além de dutos e embarcações. Ver art. 65 da Lei nº 9.478, de 1997).

58. Para uma análise mais profunda sobre os impactos da verticalização, tendo em vista a necessidade de fundamentar as preocupações concorrenciais relacionadas à estrutura do mercado de combustíveis e às condições de utilização de instalações portuárias, a SIM recorreu à Nota Técnica Nº 48/2021/SDC/ANP-RJ (SEI 1424372), elaborada pela Superintendência de Defesa da Concorrência (SDC).

59. O documento da SDC teve o intuito de tecer manifestação técnica, sob a ótica de defesa da concorrência e regulação econômica, referente à teoria e à prática internacional da operação de terminais aquaviários por parte de agentes econômicos verticalmente integrados, com vistas a subsidiar a Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM) acerca de eventual proposta de mudança normativa que crie diferenciação de regras entre *players* verticalizados e não verticalizados, no âmbito da revisão da Portaria ANP nº 251/2000.

60. Em um apanhado geral da literatura sobre as infraestruturas essenciais e práticas anticompetitivas, o texto da Nota Técnica destaca que a discriminação de preços e a elevação de custos das rivais são possíveis e economicamente lucrativos no caso de empresas verticalmente integradas com um insumo essencial (*essential facility*), mesmo que esse agente verticalmente integrado à instalação essencial não seja monopolista ou detenha posição dominante no mercado a montante ou a jusante.

61. Ao tratar especificamente da questão de **instalações portuárias e o suprimento de combustíveis**, abrangendo a logística primária, o estudo afirma que as instalações logísticas podem servir como **barreira técnica-econômica à entrada de novos investidores**. No mercado de combustíveis, o papel desse elo está **estritamente ligado à capacidade de contestação dos mercados a montante e a jusante**.

62. A Nota técnica defende que, para esse tipo de infraestrutura de **logística primária**, é notório que o **desenho de mercado** deve prezar pelo **livre acesso**, ou seja, pelo atendimento não discriminatório mediante remuneração justa, sem prejuízo da preferência de uso do proprietário, sempre que couber, por tempo suficiente para viabilizar os investimentos.

63. É justamente nesse sentido que a Nova Minuta proposta mantém um capítulo para tratar do acesso não discriminatório. Nessa proposta de regulamento atribui-se ao operador o dever de prestar serviços de movimentação e armazenamento de produtos regulados e permitir o uso do terminal, mediante remuneração adequada, **em condições não discriminatórias** entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário. Cumpre apenas observar que a obrigação de fornecer livre acesso, em bases não discriminatórias, **não** deve ser confundido com acesso irrestrito, já que é condição precedente que haja capacidade de movimentação ociosa ou disponível. Tampouco deve ser entendido como acesso não negociado, já que há uma margem grande para negociação de termos, condições e remuneração entre as partes. Não havendo sucesso nas negociações, mas permanecendo o interesse no acesso, o órgão regulador pode ser chamado a resolver eventual conflito.

64. Em relação ao mesmo tema, instalações portuárias e o suprimento de combustíveis, compreendendo o tema da **distribuição**, a Nota Técnica da SDC apresenta informações relativas à **elevada concentração do segmento** e conclui que **os**

**distribuidores que controlam instalações portuárias** em locais nos quais ocorrem entregas de combustíveis pelo modo aquaviário **podem utilizá-las para obter vantagem competitiva na região de influência daquele complexo portuário.**

65. A Nota Técnica da SDC aborda, também, a questão do desinvestimento da Petrobras, empresa que deteve a quase totalidade dos ativos no segmento de refino de petróleo por décadas, avaliando ser **desejável que sejam desenvolvidas, em todas as regiões do país, instalações de movimentação e de armazenagem que possibilitem que um agente transporte produto o mais próximo possível dos pontos de venda de seus concorrentes.**

66. O resumo da literatura sobre regulação econômica esclarece o que se convencionou chamar de **regulação assimétrica**, ou seja, “um regime que aplica diferentes conjuntos de regras a diferentes situações, operadoras ou serviços, a fim de atingir certos objetivos de política”. A aplicação de regulação assimétrica pode ser transitória, até atingir um maior nível de competição em determinado mercado; ou definitiva, caso a desigualdade entre os players decorra de falha de mercado estrutural, e não de algo transitório no processo de abertura e liberalização setorial. Esse segundo caso seria aplicável, por exemplo, aos setores que contam com a presença de infraestruturas essenciais, nos quais se faz necessária a adoção de regras específicas para garantir o acesso de terceiros de forma a fomentar o processo competitivo e obter, com isso, resultados eficientes sob o prisma econômico.

67. Ainda segundo o estudo da SDC, os mercados competitivos funcionam bem quando os agentes possuem relações simétricas entre si. A abertura à competição em setores historicamente monopolizados constituiria um exemplo de emergência de assimetrias temporárias entre incumbentes e novos entrantes, uma vez que os primeiros tendem a gozar de uma série de vantagens iniciais (por deter todos os clientes do mercado, *know-how* no referido mercado de atuação etc.), o que constitui barreira para o ingresso de novos competidores no mercado subjacente.

68. Sendo assim, ainda no que se refere a mercados historicamente monopolizados, a referida nota técnica defende a **adoção de medidas assimétricas** ao reconhecer a necessidade de que o regulador estabeleça (ainda que temporariamente) a regulação assimétrica. Com base em uma interpretação extensiva, isso significa que o regulador deve, do mesmo modo, sob o marco desse referencial teórico, evitar atribuir obrigações consideráveis aos *players* que possam exercer maior pressão competitiva sobre os agentes dominantes do mercado.

69. Na conclusão, é afirmado que a adoção de regras específicas aplicáveis apenas aos *players* verticalizados se mostra plenamente compatível com a teoria de regulação assimétrica e com a experiência internacional na regulação de acesso de terceiros às infraestruturas essenciais na indústria de petróleo e gás natural.

70. Neste sentido, considerando o nível de concentração dos mercados de distribuição e refino, o texto da Nova Minuta proposta, além de **manter a obrigação a desverticalização jurídica na atividade de operação logística** (conforme já apresentado na minuta anteriormente apresentada em consulta pública), **atribui obrigações adicionais ao operador de terminal que tiver relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação com empresas autorizadas pela ANP para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos, distribuição de gás liquefeito de petróleo, refino de petróleo ou produção de biocombustíveis.**

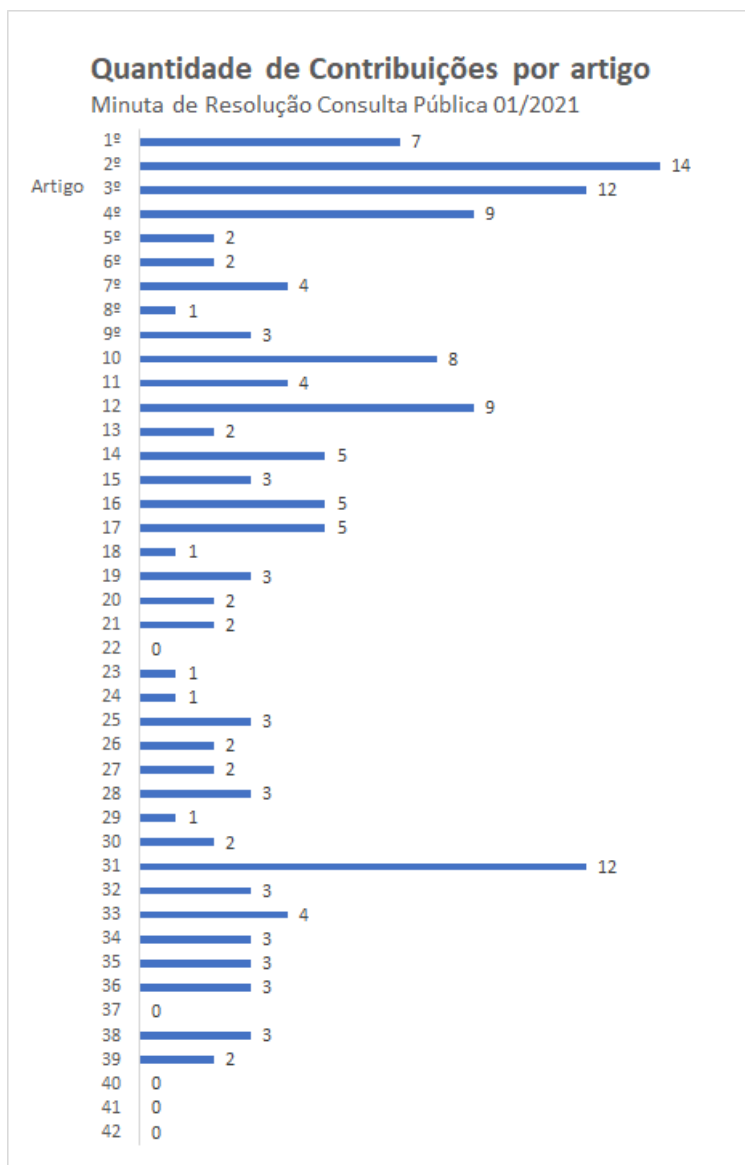
71. Tais obrigações visam conceder maior transparência às informações acerca das operações dos grupos verticalmente integrados às instalações essenciais de terminais aquaviários, bem como maior previsibilidade para sua forma de atuação, de modo a mitigar o risco de ocorrência de condutas discriminatórias.

### 3. AS CONTRIBUIÇÕES DOS AGENTES E O ENTENDIMENTO DA ANP

72. Como esperado, a questão da regulamentação do acesso não discriminatório aos terminais aquaviários contou com ampla participação da sociedade. Durante o período da Consulta Pública, a ANP recebeu 28 (vinte e oito) manifestações formais, oriundas de agentes econômicos, associações de empresas, outros órgãos governamentais e de uma pessoa física.

73. A tabela abaixo segmenta as 151 contribuições dos interessados. Os temas mais abordados nas contribuições foram aqueles tratados em 07 (sete) artigos: 2º, definições, 3º, acesso não discriminatório, 31, preferência do proprietário, 4º, negativa de acesso, 12, limite de contratação, 10, contratos, e 7, conexão dutoviária com instalações de terceiros interessados.

74. Em conjunto, estes sete artigos foram alvo de 71 contribuições, o que representa quase a metade do total recebido. Cabe observar que, a Minuta Proposta possuía 43 artigos



Fonte: SIM/ANP - Elaboração própria

75. Após a análise de todas as contribuições, a ANP buscou consolidá-las, considerando os principais temas abordados.

76. A seguir, para os principais temas, serão apresentados um resumo das contribuições e a posição da área técnica da SIM. Em anexo a essa NT, segue a tabela de acatamento, com todas as manifestações dos agentes e o posicionamento da SIM/ANP para cada uma delas.

### 3.1. DEFINIÇÕES

77. As contribuições relativas às definições mais frequentes compreenderam aquelas associadas à determinação da capacidade do terminal. Dentre outras, houve também propostas para a inclusão da definição de grupo econômico, terminal multipropósito e carregador inicial. Em outra contribuição, buscou-se introduzir na definição de carregador proprietário a hipótese deste agente estar localizado dentro do porto organizado, o que não era previsto na Minuta Proposta.

78. Dentre as principais alterações trazidas pela Nova Minuta, estão a introdução dos conceitos de capacidade máxima de movimentação e capacidade operacional de movimentação. A Nova Minuta relaciona essas definições à capacidade dinâmica do terminal, abandonando os conceitos relativos à capacidade estática. Em consequência, diversas definições relacionadas à capacidade do terminal foram revistas. Com a adoção deste novo entendimento, o cálculo da capacidade será tema de destaque na nova Consulta e Audiência Públicas.

79. Na Nova Minuta o termo grupo econômico é usado de forma lateral, apenas para esclarecer que apenas a pessoa jurídica que for, ao mesmo tempo, titular da instalação portuária autorizada nos termos da Resolução ANP nº 52/2015 e dos produtos movimentados fará jus à preferência do proprietário. Sendo assim, não se enxerga a necessidade de sua definição de forma precisa.

80. Quanto à definição de terminal multipropósito, houve o entendimento de que não há distinção conceitual entre os operadores de terminais que reúnam características operacionais distintas

81. Por outro lado, as regras para a preferência do proprietário trazidas pela Nova Minuta não implicaram na necessidade da definição do carregador inicial, que seria o agente que viabilizou, ou mesmo realizou, o investimento na instalação. Por isso, a contribuição não foi acatada.

82. Por fim, como o direito de preferência do proprietário será estendido às áreas localizadas em portos organizados, não há necessidade do acatamento da alteração proposta para a definição de carregador proprietário.



### 3.2. LIVRE ACESSO

83. Em relação ao livre acesso, a Portaria ANP nº 251/2000 prevê que os operadores atendam, de forma não discriminatória, terceiros interessados nos serviços de movimentação de produtos pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais de serviço do terminal.

84. Por sua vez, a Minuta Proposta para a nova Resolução, em seu artigo terceiro, estabelece que o operador deve permitir o acesso não discriminatório e o uso do terminal aos interessados, mediante remuneração adequada e observadas as normas da Resolução.

85. É importante destacar que o livre acesso não significa acesso irrestrito ou não negociado, pretendendo apenas que, sob condições padronizadas e havendo capacidade disponível ou ociosa, um terceiro interessado não tenha sua movimentação impedida pelo operador do terminal.

86. Quanto ao objeto do artigo 3º da Minuta Proposta, as principais contribuições estiveram relacionadas ao caráter do livre acesso, que, segundo os agentes econômicos, deveria ser excepcional, conforme a Lei dos Portos.

87. Segundo os interessados, o texto proposto feriria a liberdade de contratação do terminal e de seus usuários. A oferta e a demanda pelos serviços de armazenagem deveriam ser reguladas pelo livre mercado, podendo a proposta de vedação de preferência ou diferenciação injustificada apresentar efeito inverso ao pretendido pela norma.

88. Sugeriram também que a relação comercial ocorra com base em preços de mercado e mediante condições definidas pelo terminal, mas seguindo as demais regras propostas.

89. Por meio da NOTA TÉCNICA Nº1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), o MInfra apresentou sua posição quanto ao tema, entendendo não ser cabível qualquer ato limitador da gestão do terminal quanto ao manejo de sua demanda, ou qualquer imposição regulatória que venha a restringir a utilização eficiente do ativo portuário. Defendeu a adoção uma regulação exposta do problema, que resultaria em uma atuação direta e específica em cada eventual denúncia/reclamação de usuário que tivesse seu acesso negado.

90. No mesmo sentido, houve a solicitação para a exclusão do § 1º, que distingue acesso não discriminatório, previsto nesta Resolução, do excepcional, previsto na lei dos Portos.

91. As contribuições incluíram, também, pedidos para exclusão ou alteração do § 2º, visando a inclusão da premissa de que a recusa justificada não seja considerada discriminatória.

92. Outras solicitações sugeriram a alteração do § 3º, o qual trata dos sistemas e instalações incluídos no uso do terminal, sugerindo que a disciplina do uso seja estabelecida em condições contratuais. Há a preocupação de que o uso de alguns sistemas isolados comprometa a capacidade de movimentação do terminal.

93. Também, foi solicitada a exclusão do § 4º, que define que o terceiro interessado pode usar um navio estacionário que funcione como tancagem flutuante. Alegou-se que o navio pode ser operado por agente distinto daquele que opera o terminal, estando ligado à operação, sob um contrato próprio.

94. O entendimento da ANP caminhou no sentido de acatar parcialmente as contribuições. Ao ver da Agência, conforme estabelecido nos artigos 56 e 58 da Lei do Petróleo, o uso por qualquer interessado, mediante remuneração adequada, é regra geral para terminais aquaviários autorizados pela ANP. Há, também, o entendimento de que existe uma distinção entre esta regra e o acesso excepcional previsto na Lei dos Portos, cabendo prevalecer o princípio da especialidade da Lei, restando manter o § 1º, que ratifica a distinção entre os marcos legais.

95. Adicionalmente, a área técnica da SIM avalia que, havendo disponibilidade e atendidos os requisitos técnicos previstos no documento Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST), o atendimento às solicitações de terceiros deve ocorrer de forma não discriminatória e permitir a utilização de todos os sistemas e equipamentos do terminal. Sendo assim, a Nova Minuta deve manter o previsto nos parágrafos 2º e 3º. Cabe ressaltar que o objetivo do parágrafo 3º é evitar que o operador crie barreiras técnicas ao livre acesso, ao negar o uso de algum dos sistemas necessários à movimentação de produtos pretendida.

96. A ANP acatará a solicitação de exclusão do parágrafo 4º, pelas razões expostas na contribuição. O parágrafo quinto também será excluído, por apresentar redundância com o 2º.

### 3.3. PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO

97. Como já mencionado, o artigo 58 da Lei nº 9.478, de 1997 (Lei do Petróleo), estabelece o livre acesso e, em seu § 2º, determina que a ANP regule 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.

98. A Portaria ANP nº 251/2000, anterior à Lei dos Portos, define a preferência do proprietário, como sendo a *“volume mensal de movimentação de produtos regulados que o carregador proprietário tem direito a contratar, junto ao operador, para movimentação de seus próprios produtos”*. Durante a vigência da Portaria 251, houve a edição de uma nova Lei dos Portos que abandonou o conceito de terminal privativo de uso misto, introduzindo a figura da instalação portuária, que pode estar localizada dentro ou fora do Porto Organizado. Segundo esta Lei, o Terminal Privado é uma instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado

99. A Minuta Proposta incorpora a nova definição, entendendo que a preferência do proprietário seria o *“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”*. Este conceito traz o entendimento de que não seria cabível a aplicação do direito de preferência a uma área localizada em um porto organizado, que seria um bem público.

100. O conceito do direito de preferência muitas vezes é entendido pelos agentes econômicos como direito a exclusividade, o que não é correto. A regra geral é o livre acesso, devendo o proprietário de uma instalação portuária permitir seu uso por terceiros,

caso haja disponibilidade. O que a resolução deve definir é a parcela do terminal que será preferencialmente reservada ao uso por seu proprietário, quando ele também for um carregador.

101. Outros aspectos importantes que devem ser considerados tratam da organização dos ativos de um terminal e dos investimentos necessários à ampliação de sua capacidade. Enquanto um operador logístico não verticalizado tende a envidar esforços para maximizar a utilização do terminal, pois dela depende a sua receita, um carregador proprietário teria o interesse natural a dimensionar a instalação de forma a adequá-la à sua movimentação. Não haveria razão para a ampliação de sua capacidade, para o atendimento à movimentação de terceiros, que em última análise seriam potenciais competidores.

102. Em relação à preferência do proprietário, tratada no artigo 31 da Minuta Proposta, as contribuições abordaram, principalmente, a possibilidade da extensão deste instituto aos terminais localizados em portos organizados. De acordo com as contribuições, não haveria justificativa para conferir tratamento distinto entre os Terminais de Uso Privado (TUP) e os Terminais localizadas em portos organizados, uma vez que os arrendatários têm direito de uso e fruição do bem durante o prazo do arrendamento portuário. Os agentes alegam que tal medida poderia afastar os investidores das áreas envolvidas em arrendamentos portuários, caso estas não contem com o direito de preferência.

103. Já, o Ministério da Infraestrutura (MINFRA), a quem cabe o papel de poder concedente nos arrendamentos de instalações portuárias, apresentou sua contribuição por meio da NOTA TÉCNICA Nº1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA - 2859111). Em sua manifestação, o órgão afirma que, considerando o risco de demanda, o incentivo a uma gestão operacional eficiente, a diferença mercadológica de cada terminal, e o risco de se promover inseguranças jurídicas à execução dos contratos, o MINFRA entende que, sempre que houver a operação de ativo próprio, a preferência do proprietário deve ser indistinta e perene.

104. Quanto à vedação à preferência do proprietário para empresas do mesmo grupo econômico, os agentes julgam que inexistente amparo legal ou razão prática para a imposição dessa restrição, que também conflitaria com a atuação da ANTAQ.

105. Além disso, houve manifestações de outros agentes quanto à redação da Minuta Proposta, como por exemplo, o pedido de inclusão, no § 4º, de data para início de contagem do prazo para comunicação à ANP das solicitações de acesso, em terminais onde haja preferência do proprietário. Para essas instalações, o § 4º estabelece que os pedidos de acesso sejam enviados para a ANP em até 5 dias, sem especificar a partir de que evento se iniciaria a contagem do prazo para o cumprimento da obrigação.

106. Ainda quanto ao parágrafo 4º, questionou-se a atribuição de obrigação ao operador, nos locais onde esteja sendo exercido o direito de preferência. As contribuições apontam que o direito de preferência é exercido pelo carregador proprietário, que não seria o operador. Neste sentido, as solicitações de acesso devem ser encaminhadas ao operador e não para o proprietário do terminal.

107. Também, foram enviadas solicitações para a exclusão dos parágrafos 4º, descrito acima, uma vez que não haveria necessidade do controle sobre o uso dos Terminais de Uso Privado, e 5º, que trata da exclusão do volume de tancagem associado ao oleoduto de transporte da preferência do proprietário do terminal, já que os tanques de um terminal não seriam indissolúvelmente ligados às instalações de movimentação dos produtos que armazenam.

108. Ainda nas contribuições sobre o direito de preferência, coube destaque à necessidade de alguma proteção aos investimentos privados em infraestrutura portuária, de forma a garantir sua atratividade. Com este fim, a preferência do uso destas instalações pelo vencedor da licitação deveria ser preservada. Por mais que a titularidade do bem seja pública, o arrendatário teria direito de fruição do terminal, como se proprietário fosse, durante o prazo do arrendamento. Ao limitar o direito de preferência às áreas localizadas fora dos portos organizados, a ANP reduziria a atratividade dos investimentos nestas áreas públicas. A regulação desse direito deveria considerar que o proprietário, ao realizar um investimento, possui a expectativa de utilizá-lo.

109. Em suas contribuições para a redação do artigo 31, a SDC/ANP propôs: i) a concessão de direito de preferência ao carregador proprietário para novos investimentos, com delimitação do período e/ou percentual de preferência de uso de capacidade; ii) livre acesso (sem concessão de preferência do proprietário) em terminais totalmente depreciados e que não necessitem de investimentos significativos.

110. A SDC defende que *“os efeitos líquidos tendem ser negativos, sob a ótica do abastecimento e concorrencial, caso haja subinvestimento em capacidade”*. Por isso, julga que apesar de inicialmente a adoção de regra de preferência do proprietário parecer ser anticompetitiva, caso uma nova instalação seja inviabilizada, em razão das regras regulatórias em vigor, a garantia do livre acesso não teria valia sem a existência do terminal. Também, avalia que o direito de preferência deve ser estendido a todos os novos terminais, inclusive àqueles localizados em portos organizados. Por outro lado, considera que, transcorrido o período de exclusividade (total ou parcial) que viabilizou o investimento, deveria haver a oportunidade para a ampliação da concorrência e da diversificação de *players*, que seria estimulada pelo fim da preferência em terminais totalmente depreciados.

111. Quanto ao direito de regular o assunto, a área técnica da ANP avalia que o parágrafo 2º, do artigo 58 da Lei do Petróleo é inequívoco ao determinar que a ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de seus próprios produtos.

112. De fato, a Lei do Petróleo determina que a ANP regule a preferência do proprietário com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis. Sendo assim, a seguir, as contribuições apresentadas serão analisadas de acordo com estes princípios legais.

113. Cabe ressaltar que, o conceito de preferência do proprietário não deve ser confundido com direito à exclusividade do uso, uma vez que, havendo capacidade de movimentação ociosa, outro interessado poderá movimentar seus produtos na instalação. A preferência do proprietário resguarda o direito do proprietário de ter preferência sobre a utilização do ativo, mas, uma vez que o proprietário não utilize toda a capacidade, a parcela não utilizada pode ser destinada a terceiros, maximizando a utilização do terminal, conforme preconizado na Lei do Petróleo e na Lei dos Portos.

114. Por outro lado, a preferência do proprietário também não representa um limite para o volume movimentado pelo carregador proprietário pois, não havendo terceiros interessados, este pode, no limite, utilizar toda a capacidade de movimentação

do terminal. Ou seja, o fato da preferência do proprietário ser calculada em limite inferior a capacidade de movimentação do terminal não faz com que o terminal não seja plenamente utilizado. Uma vez que não apareçam terceiros interessados em contratar a infraestrutura, o carregador proprietário pode utilizá-la em sua plenitude.

115. De forma geral, a preferência do proprietário é uma ferramenta para incentivar investimentos que deve ser equilibrada com a busca da maximização da movimentação. Esse instituto deve resguardar o direito do proprietário ser o primeiro a contratar a infraestrutura sem inviabilizar o livre acesso por terceiros, caso exista capacidade disponível ou ociosa. Com este espírito, foram analisadas as principais contribuições quanto ao tema, recebidas na Audiência Pública nº 01/2020.

116. Em relação à solicitação para a extensão do direito de preferência do proprietário às áreas localizadas em Portos Públicos, a SIM/ANP acatou a sugestão dos agentes econômicos, considerando, dentre outras razões, a extensão do prazo dos contratos de arrendamento, bem como a importância da redução de assimetrias com as regras existentes para os terminais privados, como demonstrado no relatório do TCU.

117. Com o acatamento desta solicitação dos agentes, busca-se contribuir para uma maior isonomia no tratamento concedido às instalações portuárias localizadas em portos públicos, que são vitais para a movimentação de combustíveis, igualando-as, nesse aspecto, aos terminais privados. Cabe lembrar, entretanto, que há diversos outros fatores que causam a assimetria no tratamento governamental a essas distintas instalações portuárias que não estão na alçada da ANP.

118. Buscando afastar incertezas e discricionariedades, a ANP estabelecerá critérios transparentes para a aplicação da preferência do proprietário, compostas por regras que sejam compreensíveis e fiscalizáveis. Será proposto que a preferência do proprietário seja igual a capacidade de movimentação mensal do terminal durante os primeiros dez anos, contados a partir da data de autorização de operação do terminal aquaviário. Nesse período, os terceiros interessados só poderão contratar a capacidade não utilizada pelo proprietário na modalidade não firme.

119. Findo este prazo, a preferência do proprietário terá revisões quinquenais, passando a ser o menor dentre os seguintes valores: i) movimentação média mensal do carregador proprietário nos 36 meses anteriores ao fim do período de vigência, com informações disponíveis; ii) valor de preferência solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e iii) valor da preferência vigente.

120. A Nova Minuta também estabelecerá regra para os casos em que o carregador proprietário realize investimentos que envolvam aumento de capacidade, de forma que a ampliação de capacidade de movimentação obtida por meio destes investimentos será acrescida ao valor da preferência do proprietário do período anterior à conclusão do aporte de recursos.

121. Por outro lado, quando houver alteração no controle do carregador proprietário, a nova empresa, sendo carregador proprietário, herdar os direitos de preferência do atual controlador.

122. Haverá um prazo, a partir da data de publicação desta Resolução, para que os operadores de terminais passem a divulgar e manter atualizada a capacidade de movimentação mensal de cada terminal aquaviário. Com este conjunto de regras, espera-se estimular o uso do terminal durante os primeiros dez anos de uso de novos terminais, abrir espaço para o livre acesso por terceiros, favorecer investimentos na ampliação da capacidade e acomodar alterações do negócio.

123. Quanto à operação de terminais, O artigo 65 da Lei do Petróleo estabelece que *"a PETROBRÁS deverá constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural..."*.

124. Em razão das preocupações manifestadas no item 2.3, desta Nota Técnica, que tratou as relações entre as características do mercado e a verticalização, a ANP optou por estender a todos os agentes a obrigação anteriormente prevista apenas para o Sistema Petrobras. Neste sentido, a nova resolução conterà a exigência de que o operador possua constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais. Desta forma, busca-se alcançar algum grau de separação entre a operação do terminal e as demais atividades de produtores, importadores e distribuidores de combustíveis.

125. Adicionalmente, a ANP discorda da exclusão do parágrafo 2º do artigo 31 da Minuta Proposta, que veda o direito de preferência a pessoas jurídicas coligadas, subsidiárias ou pertencentes ao mesmo grupo econômico do operador, pois a exclusão do texto proposto implicaria em descumprimento de obrigação legal. De acordo com o § 2º, do Art. 58, da Lei do Petróleo, "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". Cabe ressaltar que, só há previsão da figura do direito de preferência do proprietário quando o titular da instalação portuária autorizada nos termos da Resolução ANP nº 52/2015 for também o proprietário do produto.

126. Como já observado, com o objetivo de garantir a utilização do modo de transporte mais eficiente, bem como o de alcançar maior agilidade das operações dos terminais, ficará mantido o critério de que a capacidade de movimentação associada aos oleodutos de transporte tenha prioridade sobre a preferência do proprietário em terminais a eles associados. A ANP entende que não faria sentido, por exemplo, estabelecer para determinado agente econômico um direito de preferência em um terminal inferior ao do sistema dutoviário subsequente. Desta forma, o objetivo do Art.31 §5º é de se resguardar, no mínimo, o direito do proprietário calculado para o duto, impedindo que possa ser calculada uma preferência do proprietário para o terminal que limite a movimentação dutoviária. No entanto, a redação será alterada para ser compatibilizada com o conceito de capacidade de movimentação.

127. Serão promovidas alterações no texto contido no §4º, uma vez a SIM/ANP concordou parcialmente com as sugestões dos agentes e a Nova Minuta determinará que apenas os casos de negativas de acesso sejam informados para a ANP, deixando de exigir o recebimento de todas as solicitações de acesso. A obrigação contida no parágrafo quarto deve ser alterada, de forma a relacionar a preferência apenas ao carregador proprietário.

### 3.4. NEGATIVA DE ACESSO

128. Em relação ao envio das negativas de acesso, as contribuições se concentraram em questões que envolviam desde a exclusão total do artigo à limites para o envio das informações. Também, houve solicitações no sentido de estabelecer prazos para manifestações da ANP.

129. Considerando que, em função do atendimento a outras contribuições, a Nova Minuta abolirá a exigência do envio das solicitações de acesso, o controle das negativas de atendimento às solicitações para a prestação de serviço pelos operadores de terminais terá aspecto central para a ANP.

130. Será mantida a exigência do envio das negativas de acesso para a ANP pelo operador de terminal, bem como de eventuais contestações, que deverão ser remetidas à Agência, pelos carregadores.

131. Para maior transparência e compreensão da atuação dos operadores de terminais, a Nova Minuta conterà uma obrigação para a ANP de publicar, anualmente, a relação de todas as negativas de acesso

### 3.5. LIMITE MÁXIMO PARA CONTRATATAÇÃO.

132. Como já observado nas discussões relativas à preferência do proprietário, a regra geral é o livre acesso. Sendo assim, a regulação deve coibir a realização de contratos que inibam a utilização do terminal por terceiros.

133. A Portaria ANP nº 251/2000 presume discriminatórias as contratações, em um mesmo Terminal, com um único Carregador, que impliquem em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade de armazenagem deste Terminal. Este conceito não estabelece uma regra para a contratação e é baseado na capacidade de armazenagem da instalação.

134. Por sua vez, a Minuta Proposta veda a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, incluindo o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática, exceto quando se tratar de exclusividade de uso do terminal decorrente da preferência do proprietário em terminais de uso privado. Esta regra também se baseia na capacidade estática e é inflexível quanto ao percentual de contratação, excetuando apenas o terminal de uso privado pertencente a carregador proprietário.

135. A Agência deve buscar uma regra que não afaste investimentos e, também, não impeça o acesso por terceiros interessados a qualquer terminal de combustíveis.

136. Em relação a este item, previsto no artigo 12 da Minuta Proposta, as contribuições foram quase unânimes quanto à inadequação do limite de 50% para a contratação com um único agente.

137. As justificativas estiveram relacionadas ao fato de que a liberdade de contratação favorece novos investimentos, principalmente aqueles em infraestrutura, cujo retorno se dá a longo prazo. Também, foi destacada a necessidade de conceder garantia de uso ao titular dos ativos, o que estaria respaldado pela Lei nº. 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica), que tem como fundamento o princípio constitucionalmente previsto da liberdade econômica (arts 1º, IV, 170 e 174 da Constituição). Os agentes econômicos entendem que restrições a contratação associadas a volumes, prazos, ou que levem em consideração se o produto é ou não regulado, prejudicariam a realização de investimentos, principalmente em terminais alavancados por um único cliente.

138. Por sua vez, a ANP, deve considerar as condições do mercado regulado, bem como o objetivo de maximização da capacidade de transporte com a utilização dos meios disponíveis.

139. Entendidas as razões das partes, as contribuições serão parcialmente acatadas e o texto da Nova Minuta permitirá contratações superiores a 50 % da capacidade de movimentação, desde que não haja interesse de terceiros. Com essa medida espera-se promover a ampliação dos meios disponíveis e favorecer investimentos em terminais, possibilitando a realização de investimentos ancorados em poucos clientes e restringindo as situações nas quais agentes com elevado poder de mercado possam estar limitando a atuação de terceiros interessados.

140. Também houve contribuições no sentido de abolir o parágrafo 4º que trata da exclusão de tancagem que conste da autorização outorgada pela ANP, quando o percentual de sua utilização para produtos não regulados for maior do que 50% de sua capacidade de armazenagem. A Agência entendeu que este processo seria muito custoso e moroso, acatando a solicitação dos agentes. Na nova proposta, será indicado que, ao alterar o produto de um tanque, caberá ao operador apenas refletir este fato no cálculo de sua capacidade operacional de movimentação.

### 3.6. CONTRATOS

141. A Portaria ANP nº 251/2000 não estabelece regras para os contratos, exigindo, entretanto, que as condições gerais de serviço do terminal – CGST sejam públicas e contemplem tanto as determinações da autoridade portuária quanto os requisitos mínimos indicados na Portaria.

142. Já, a Minuta Proposta prevê que a prestação de serviços por um terminal de dê por operador autorizado pela ANP, mediante remuneração adequada, nos termos do respectivo contrato. Estabelece também que a ANP pode exigir mudanças nas cláusulas contratuais dos contratos, mediante fundamentação em processo administrativo próprio. Os contratos deveriam ainda contar com cláusula para determinar multa para o caso de serviços programados e não executados e deveriam ter sua minuta enviada para a ANP, quando não houver previsão da adoção do princípio da fungibilidade ou ocorrer alocação de tancagem exclusiva para um único carregador. A Minuta Proposta mantém a exigência do conteúdo mínimo do documento “Condições Gerais de Serviço do Terminal”, que deve ser parte integrante do contrato. As minutas dos tipos de contrato devem ser publicadas e os extratos devem ser enviados à Agência.

143. Todas essas medidas visam favorecer o livre acesso e evitar a adoção de barreiras técnicas ou contratuais à utilização dos terminais. Entretanto, essas exigências elevam a burocracia e trazem um ônus fiscalizatório para a ANP.

144. As principais contribuições relativas aos contratos, cujas obrigações foram previstas no artigo 10 da Minuta Proposta, envolveram a substituição do termo “remuneração adequada” por “acordo entre as partes” e solicitações para exclusão de parágrafos do texto.

145. Houve, ainda, a defesa de que a liberdade de contratação é princípio elementar nas regras do direito privado, tendo sido manifestada a opinião de que, em relação aos contratos, não haveria necessidade de controle de cláusulas ou de regulação por parte da Agência. Alegam que a ANP não deveria interferir em contratos privados, que possuem cláusula própria para resolução de conflitos, evitando trazer custos para o Estado e privilegiando o acordo entre as partes.

146. Especificamente, foi solicitada a exclusão do parágrafo 2º, que permitiria à Agência exigir mudanças nas cláusulas contratuais. Também, foram solicitadas as exclusões dos parágrafos 3º e 4º, que estabeleciam, respectivamente, que todos os contratos deveriam possuir cláusula para determinar multa para o caso de serviços programados e não executados, e que os operadores devem encaminhar previamente para a ANP a minuta dos contratos nos quais não estejam previstos o uso do princípio da fungibilidade, bem como daqueles que exijam alocação de tancagem exclusiva para um único carregador.

147. Os agentes apontam que tais exigências aumentariam o custo e trariam insegurança jurídica, reduzindo o interesse de investidores no país. Elas também comprovariam o intervencionismo e o dirigismo contratual, além de provocar excesso de burocracia, gerando ineficiências.

148. Para este artigo, as contribuições foram parcialmente acatadas. Cabe observar que em mercados regulados, não prevalecem apenas as regras do livre mercado, de tal forma que, satisfeitas as exigências legais do processo regulatório, a Agência pode estabelecer regras e exigências avaliadas como necessárias ao bom funcionamento do setor e aos interesses da sociedade. A própria Constituição Federal prevê a possibilidade de intervenção do Estado no domínio econômico.

149. Em princípio, a ANP entende que a remuneração pode ser acordada entre as partes, sendo prevista a mediação da Agência em casos de conflito. Para nortear as ações da ANP, em casos de conflito, tanto a Portaria ANP nº 251/2000 quanto o texto da Nova Minuta contam com a definição de critérios que devem ser adotados para a determinação da remuneração do terminal. Sobre o mesmo assunto, cabe lembrar que uma das diretrizes da própria Lei dos Portos aponta para a garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor.

150. Neste sentido, quanto aos §1º, §2º e §4º, em sua nova proposta de Resolução, a ANP manterá a exigência de requisitos mínimos para o contrato e a possibilidade de solicitar alterações nas cláusulas contratuais, quando demandada por interessados, antes de sua assinatura. Também será previsto que, caso a ANP avalie que as cláusulas de um contrato envolvam infrações à ordem econômica, a ANP ciente os órgãos que compõem o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

151. Cabe lembrar que, em outras circunstâncias, a Agência já foi chamada a promover a resolução de conflitos relativas a contratos, em mercados onde os agentes julgaram ter seus interesses prejudicados por um fornecedor ou prestador de serviço com poder de mercado relevante.

152. De forma a reduzir a burocracia, será abolida a exigência do envio de todas as minutas ou extratos de contrato. Esses documentos podem ser pontualmente solicitados pela ANP, quando a Agência julgar necessário.

153. Para o tema abordado no §3º, que será suprimido, no intuito de desincentivar o descumprimento de programação, a Nova Minuta de resolução vedará ao carregador fazer reservas no terminal e não as utilizar injustificadamente.

### 3.7. CONEXÃO POR TERCEIROS AO TERMINAL

154. O artigo 4º da Portaria ANP nº 251/2000 e a Minuta Proposta contemplam uma obrigação no sentido de permitir a conexão dutoviária dos terminais com outras instalações de propriedade de terceiros.

155. As contribuições relacionadas ao artigo 7 visaram afastar comportamentos oportunistas de agentes que queiram se beneficiar do investimento de terceiros.

156. Houve a recomendação para que seja afastada qualquer interligação que interfira nas condições operacionais e comerciais já estabelecidas pelo operador.

157. Também, houve sugestões para limitar a obrigatoriedade de interconexão aos ativos públicos ou a situações em que houvesse acordo entre as partes.

158. A ANP considera que os processos de interconexão visam a maximização da utilização dos terminais e entende que pode mediar conflitos relativos à viabilidade técnica ou econômica do projeto proposto.

159. Pela importância dada ao tema por diversos interessados, o novo texto conterá um artigo dedicado à interconexão. O operador terá um prazo máximo para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, cabendo ao interessado providenciar as licenças e arcar com os custos necessários

### 3.8. CAPACIDADE DO TERMINAL

160. A Portaria ANP nº 251/2000 trata da disponibilidade, que compreenderia *“qualquer possibilidade de acesso às instalações e à prestação de serviços de movimentação de produtos pelo terminal, levando-se em conta a conjugação da ociosidade dos sistemas de atracação com a dos sistemas de armazenagem, recebimento e expedição de produtos”*, mas classifica como discriminatórias contratações que resultem em utilização superior a 50% da capacidade de armazenagem do terminal.

161. De outra forma, a Minuta Proposta contém diversas definições de capacidade, incluindo, capacidade de movimentação contratada, capacidade de movimentação disponível, capacidade de movimentação ociosa, capacidade estática ou capacidade instalada, capacidade estática contratada, capacidade estática disponível, capacidade estática ociosa e capacidade operacional de movimentação, e veda qualquer contratação que implique na utilização de mais de 50% da capacidade estática, excetuando os casos de preferência do proprietário.

162. Várias contribuições visaram o assunto da capacidade do terminal, que surge nos seguintes artigos da Minuta Proposta: 2º, definições, 8º, programação, 12º, contratação, 14º, cessão de capacidade, 16º, divulgações obrigatórias, 17º, obrigações do carregador, 20º, obrigações do interessado e 22º, direitos do operador.

163. As principais contribuições envolviam a adoção exclusiva do conceito de capacidade estática e a exclusão dos conceitos relativos à capacidade apresentados na Minuta Proposta, dentre eles, a capacidade estática, ociosa e disponível.

164. O artigo 5º também foi alvo de controvérsias, ao determinar que é vedada ao operador do terminal a recusa imotivada de prestação de serviço.

165. Os representantes dos operadores de terminal consideram que o operador é capaz de justificar a recusa de acesso. Além disso, alegam que há operações em terminais que não envolvem a armazenagem e que o texto da Minuta Proposta indicaria ser necessário a manutenção de capacidade de armazenagem disponível, o que seria antieconômico.

166. Por sua vez, a Agência entende que a capacidade de movimentação de um terminal pode ser determinada por meio da análise integrada de suas capacidades de recebimento, armazenagem e expedição. Sendo assim, a ANP avaliou que as contribuições devam ser parcialmente acatadas. A Agência, tendo considerado inclusive os cálculos utilizados em leilões portuários, adotará o conceito de capacidade de movimentação mensal, calculada pelo próprio operador a partir de diretrizes estabelecidas pelo regulador. Sendo assim, os demais conceitos serão revistos dentro da nova ótica.

167. Será reforçado o entendimento de que o operador é capaz de calcular sua capacidade de movimentação e, se necessário, justificar a recusa de acesso, o que seria analisada pelo órgão regulador. A Nova Minuta manterá a vedação a recusa imotivada da prestação de serviços.

168. Quanto à divulgação da capacidade de movimentação, que será calculada a partir de premissas e decisões gerenciais do próprio operador de terminal, a Nova Minuta conterà critério para determinar obrigações distintas para terminais com diferentes características.

169. Será introduzido o conceito de capacidade operacional de movimentação, que poderá ser alterada sempre que houver, por exemplo, a alteração de produto em determinado tanque, ou quando houver instalações em manutenção.

### 3.9. CESSÃO DE CONTRATOS

170. A Portaria vigente indica que o Carregador com Solicitação de Acesso confirmada poderá cedê-la a um Terceiro Interessado, mesmo assunto tratado no artigo 14 da Minuta Proposta.

171. A Cessão de Contratos ocorre quando um carregador possui contrato para movimentação e armazenagem de determinado volume e não pretende realizar a operação. Neste caso, o carregador pode optar por ceder determinado volume previsto em seu contrato a outro carregador, para reduzir o valor que pagaria ao operador do terminal. A redação da Minuta Proposta prevê que “o carregador poderá ceder a capacidade contratada, respeitadas as mesmas condições acordadas com o operador e as Condições Gerais de Serviço do Terminal”.

172. Em relação ao tema, as contribuições se concentraram na direção de solicitar a alteração do caput, ou a exclusão total do artigo, visando estabelecer que a cessão de capacidade seja condicionada à anuência do operador do terminal.

173. Representantes dos operadores logísticos entendem que o carregador passaria a ser um concorrente do operador de terminal caso possa negociar a capacidade contratada não utilizada. Além disso, avaliam não ser razoável obrigar um operador a cumprir as cláusulas do contrato de terceiros, o que seria uma interferência excessiva na relação comercial.

174. Por seu lado, a Agência acatou parcialmente as solicitações dos operadores de terminais. O artigo será alterado de forma a prever que o CGST contenha regras para que o carregador ceda a terceiro interessado, no todo ou em parte, sua capacidade de movimentação contratada, desde que haja a anuência do operador. Por outro lado, o indeferimento de anuência por parte do operador ensejará a emissão da negativa de acesso e, conseqüentemente, a comunicação à ANP, que monitorará esses casos.

### 3.10. CGST E FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE ACESSO

175. A Portaria ANP nº 251/2000 contém a definição do documento Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST), bem como determina sua publicação no site do operador e apresenta um anexo com seus requisitos mínimos.

176. O artigo 15 da Minuta Proposta mantinha exigências para o CGST e incorporava, em seu Inciso II, a obrigação de um formulário padrão para solicitação de acesso.

177. As principais contribuições solicitavam a exclusão integral do artigo, ou de seu inciso II, que disciplinava o formulário para a solicitação de acesso. Os agentes alegam que a criação de formulários é incompatível com as práticas de mercado, onde as solicitações de acesso seriam feitas por telefone ou mensagens eletrônicas.

178. Em relação ao primeiro documento, o CGST, a ANP entende que sua importância será cada vez maior, pois o mercado nacional de combustíveis caminha para uma maior pluralidade de agentes. Sendo assim, a frequência das solicitações de acesso deve aumentar.

179. Neste cenário, a transparência das condições em que se dá a prestação dos serviços de movimentação e armazenagem favorecerá o livre acesso, ao orientar os usuários quanto aos serviços prestados pelos terminais aquaviários e restringir recusas de acesso por razões técnicas. Desta forma, a obrigação de divulgação do CGST será mantida.

180. Por outro lado, a Agência acatou a sugestão de exclusão do inciso II, o que eliminará a necessidade de um formulário padrão para as solicitações de acesso. A ANP passará a se concentrar apenas nos casos em que haja recusa de acesso.

### 3.11. DESCUMPRIMENTO DA PROGRAMAÇÃO

181. Em suas disposições gerais, a Portaria vigente determina que o Carregador fica obrigado ao pagamento integral dos serviços programados e não executados em razão de seu descumprimento da programação, salvo nas hipóteses comprovadas de caso fortuito ou força maior.

182. A Minuta Proposta indica que “o carregador deve comunicar aos Operadores que não fará uso da capacidade contratada, antes da data limite, para fins de contabilização como capacidade ociosa” e, em seu § 1º, determina que, nestes casos, o

mesmo arque com os custos do operador em caso de descumprimento da programação, salvo nas hipóteses definidas no contrato.

183. As principais contribuições para alteração do texto do artigo 17 da Minuta Proposta, que tratava da comunicação de não uso de capacidade, solicitavam a exclusão integral do artigo, do caput e do §2º e a alteração do §2º. O artigo determina que o carregador informe, antes da data limite, o volume previamente programado que não será utilizado, para que ele seja incorporado à capacidade ociosa.

184. Via de regra, as empresas entenderam que tal previsão comprovaria o intervencionismo da ANP.

185. Tais contribuições foram parcialmente acatadas, uma vez que a ANP julga necessário que a Resolução contenha mecanismos para coibir programações não executadas sem uma justificativa razoável, uma vez que o descumprimento das programações é considerado prejudicial ao bom funcionamento do mercado. É importante evitar que um agente utilize a programação, de forma sistemática, para afastar um terceiro interessado

186. Desta forma, a Agência entende ser necessária a previsão de medidas que desestimulem o não cumprimento da programação.

187. Neste sentido, a Agência alterará o texto para incluir a vedação ao carregador da prática de fazer reservas no terminal e não as utilizar injustificadamente.

### 3.12. DIFERENCIAÇÃO DE OBRIGAÇÕES POR TIPO DE TERMINAL

188. A Portaria ANP nº 251/2000 menciona os terminais aquaviários públicos ou privativos, sendo que neste último caso obriga seu enquadramento como terminal privado de uso misto.

189. A Minuta Proposta traz a atualização do texto, para sua compatibilização com a Lei do Portos, [Lei nº 12.815, de 05/06/2013](#). O documento contém as definições de terminal aquaviário e de Terminal de Uso Privado (TUP).

190. Diversas contribuições mencionaram os denominados terminais multipropósito, que teriam as seguintes características:

1. não pertencer a grupo econômico verticalizado com atuação na cadeia de produto controlado pela ANP;
2. não operar carga própria; e
3. movimentar produtos não controlados pela ANP de forma consistente e relevante no terminal.

191. Em suas manifestações os agentes solicitam que, parcial ou integralmente, as regras da Minuta Proposta não sejam estendidas a este tipo de agente.

192. A Agência considera que, em tese, uma instalação poderia reunir as três características apontadas para os terminais multipropósito e prestar serviços para um único carregador.

193. Por outro lado, a regulação da ANP busca favorecer o livre acesso a todos os terminais aquaviários e entende que a diferenciação dos terminais se dá em função de suas características, que, preferencialmente, devem ser voltadas para uma maior pluralidade de clientes.

194. A Agência é favorável a que haja diferenciação de exigências, a depender das características da instalação, tais como, seu nível de verticalização, que pode estar associado ao grau de liberdade para a concessão do livre acesso a terceiros interessados.

195. Sendo assim, o texto da Nova Minuta conterá previsão para que as obrigações sejam diferenciadas de forma a reduzi-las para os operadores de terminais desverticalizados, que não possuem incentivos naturais à adoção de procedimentos discriminatórios na prestação de serviços de movimentação e armazenagem.

196. O tema da desverticalização contou com um item específico nesta Nota Técnica, o 2.3, e teve como suporte técnico a manifestação da Superintendência da Defesa da Concorrência, documento SEI nº 1426862, anexada ao processo administrativo que trata da revisão da Portaria ANP nº 251/2000, SEI nº 48610.209291/2021-81.

### 4. COMPARAÇÃO ENTRE A MINUTA PROPOSTA E A NOVA MINUTA

197. A seguir, discorre-se sobre a Nova Minuta.

198. Na tabela abaixo, é apresentada uma comparação entre o texto da Minuta Proposta na Consulta e Audiência Públicas ANP nº 01/2020 e o novo texto proposto. Nas tabelas a seguir será apresentado, à direita, o texto constante na Nova Minuta, e à esquerda, o texto da Minuta Proposta pela consulta pública anterior. Abaixo, serão apresentadas as motivações para a alteração proposta. Quando se tratar de introdução de texto novo na nova minuta (NOVA REDAÇÃO), será apresentado somente o texto e as motivações. Itens excluídos da Minuta anterior (MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020) serão apresentados nesse mesmo formato.

PREÂMBULO	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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.	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.
MOTIVAÇÃO	
Sem alterações.	

### EMENTA

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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:	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 2021, RESOLVE:
MOTIVAÇÃO	
Sem alterações.	

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	
ART 1º	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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. § 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários, situados dentro ou fora da área do porto organizado, quer oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais. § 2º Não estão sujeitos a esta Resolução: I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP); 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; 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 I - os terminais de GNL.	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 ao titular das instalações. § 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários, situados dentro ou fora da área do porto organizado. § 2º Não estão sujeitos a esta Resolução: I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP); 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; 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 IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL).
MOTIVAÇÃO	
- Alteração pontual no § 1º com o objetivo de simplificar a redação, eliminando redundância, sem alteração de sentido. Os terminais aquaviários estão todos classificados em algum dos quatro ambientes: oceânicos, marítimos, lacustres ou fluviais. - Alteração do Inciso II, para deixar claro de que se trata de atividade ship to ship, regulada pela Resolução ANP nº 811/2020	

CAPÍTULO II: DAS DEFINIÇÕES	
ART 2º	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições: I - capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a movimentar para o carregador; II - capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação e o somatório da capacidade de movimentação contratada; III - capacidade de movimentação ociosa: diferença entre o somatório da capacidade de movimentação contratada e do volume mensal de produtos efetivamente programado para movimentação; 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; V - capacidade estática contratada: volume mensal de produtos que o operador se encontra obrigado a armazenar, por tempo determinado, para o carregador; VI - capacidade estática disponível: diferença entre a capacidade estática e a capacidade estática contratada, considerando o lastro operacional; VII - capacidade estática ociosa: diferença a capacidade estática contratada e o somatório do volume mensal de armazenagem de produtos efetivamente programado pelos carregadores; VIII -	DAS DEFINIÇÕES Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições: I – capacidade máxima de movimentação do terminal: volume máximo mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), referente a todos os tanques do terminal autorizados a operar de acordo com a Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, calculada pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no Anexo I e as condições operacionais determinadas pelo operador. II – capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculada pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no Anexo I e as condições operacionais vigentes definidas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima. III - capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos regulados que o operador deve movimentar, em razão de contratos firmados com carregadores e demais transportadores, incluindo aquele volume decorrente da preferência do proprietário e dos acordos de interconexão, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês); IV - capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação do terminal e a capacidade



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;

IX - carregador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, usuária dos serviços prestados pelo operador, e proprietária ou possuidora dos produtos, incluindo o carregador proprietário;

X - carregador proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, que é, simultaneamente, carregador e proprietária de terminal aquaviário, situado fora do porto organizado;

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;

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;

XIII - data limite: décimo quinto dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal aquaviário;

XIV - disponibilidade: informações sobre capacidade disponível, considerando-se a conjunção 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;

XV - estação de transbordo de cargas (ETC): instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

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;

XVII - lastro operacional: volume da tancagem que o operador necessita para realizar suas operações;

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;

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;

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;

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;

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;

XXIII - produtos: petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e biocombustíveis;

XXIV - programação extemporânea: programação preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas após a data limite;

XXV - programação prévia: programação mensal preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite;

XXVI - serviço de armazenagem: serviço de estocagem de produtos;

XXVII - serviço de movimentação: serviço de movimentação de produtos, incluindo carregamento, descarregamento, transbordo, além de serviços complementares e correlatos; 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;

XXIX - solicitação de serviço ou de acesso: formulário para comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com o formato

de movimentação contratada. Expressa em metros cúbicos por mês ( $m^3/mês$ );

V - capacidade de movimentação ociosa: diferença entre a capacidade de movimentação contratada e o volume mensal de produtos regulados efetivamente programado para movimentação;

VI - carregador: pessoa jurídica, ou consórcio dessas, usuária dos serviços prestados pelo operador, e proprietária ou possuidora dos produtos regulados, incluindo o carregador proprietário;

VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular da instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo Operador e proprietária dos Produtos movimentados;

VIII - Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST): documento integrante do contrato de serviço do terminal, contendo o conjunto de informações, regras e regulamentos para a prestação de serviços pelo terminal aquaviário;

IX - contrato de serviço do terminal ou contrato: qualquer contrato firmado entre o carregador e o operador para prestação de serviços de movimentação de produtos regulados no terminal, incluindo seus aditivos;

X - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerado na programação prévia;

XI - derivados de gás natural: são produtos líquidos decorrentes do fracionamento do Gás Natural, tais como gás liquefeito de petróleo (GLP), fração C5+ (ou condensado de gás natural ou gasolina natural), líquido de gás natural (LGN);

XII - giro: É igual à divisão do volume mensal que o operador espera movimentar em um tanque por sua capacidade estática, conforme estimativa do operador, considerando que, ao longo do mês, o tanque movimentará apenas produtos regulados;

XIII - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XIV - lastro operacional: volume mínimo de produto que o operador necessita para realizar suas operações;

XV - movimentação de produtos: movimentação de produtos pelo terminal aquaviário durante operações de carregamento, descarregamento ou transbordo, por modo aquaviário, dutoviário, rodoviário ou ferroviário, e, se preciso, a armazenagem desses produtos pelo tempo necessário para tais operações;

XVI - negativa de acesso: comunicação formal emitida pelo operador, de acordo com o formato previsto no CGST, informando ao terceiro interessado da impossibilidade de atendimento da solicitação de serviço e as respectivas justificativas;

XVII - operador: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, autorizada pela ANP a operar o terminal para prestar os serviços de movimentação de produtos regulados no terminal;

XVIII - 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;

XIX - preferência do proprietário: volume mensal máximo de movimentação de produtos regulados que o carregador proprietário tem direito a contratar, junto ao operador, para movimentação de seus próprios produtos, expressa em metros cúbicos por mês ( $m^3/mês$ );

XX - produtos regulados: petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural e biocombustíveis, excluído o gás natural ou o gás natural liquefeito (GNL);

XXI - produtos não regulados: produtos movimentados em tanques do terminal, autorizados nos termos da Resolução ANP n° 52, de 2015, que não são regulados pela ANP;

XXII - programação prévia: programação mensal preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite;

XXIII - solicitação de serviço: comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com requisitos mínimos previsto no CGST, informando ao operador das suas necessidades. Envolve o acesso ao terminal;

XXIV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de produtos regulados do terminal

<p>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 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 barcas por meio de dutos portuários, mangotes e braços de carregamento, tais como píeres de atracação ou cais acostável, monoboias, quadros de boias e outros;</p> <p>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. C</p>	<p>aquaviário;</p> <p>XXV– terceiro interessado majoritário: pessoa jurídica com intenção de contratar serviços de movimentação que impliquem utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação de um terminal;</p> <p>XXVI - terminal aquaviário ou terminal: instalação portuária, do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, autorizada pela ANP a operar para a movimentação de produtos regulados, por meio da interligação de equipamentos que possibilitam o carregamento e descarregamento de navios e barcas via dutos portuários, mangotes ou braços de carregamento, tais como píeres de atracação ou cais acostável, monoboias e quadros de boias, podendo ainda conter tanques, bombas, plataformas rodoviárias e ferroviárias e outras instalações.</p> <p>XXVII - terminal de uso privado (TUP): instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado.</p> <p>XXVIII – titular da instalação portuária: autoritário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado, ou concessionário em porto organizado</p> <p>§1°. A capacidade operacional de movimentação do terminal pode ser igual ou menor que a capacidade máxima, uma vez que, dentre outros fatores, os tanques autorizados à operação pela ANP podem ser utilizados para a movimentação de produtos não regulados, bem como alguns sistemas podem estar, momentaneamente, fora de operação.</p> <p>§2°. Caso os contratos sejam firmados com base na capacidade estática, para a determinação da capacidade contratada, deve ser considerado o mesmo giro utilizado no cálculo da capacidade máxima de movimentação do terminal.</p>
---	---

**MOTIVAÇÃO**

- Introdução dos conceitos de capacidade máxima de movimentação e capacidade operacional de movimentação do terminal. O objetivo é dar clareza aos interessados e ao regulador da quantidade teórica máxima que um terminal pode movimentar, nas condições de projeto definidas pelo próprio operador, no intuito de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis, conforme diretriz do artigo 58, § 2º da Lei do Petróleo. No anexo, serão definidas diretrizes para o cálculo dessas capacidades, no intuito de ajudar os operadores a superar as principais dificuldades relatadas na definição desse número e homogeneizar o entendimento dos conceitos envolvidos. Além disso, a publicidade dessas informações, em bases comuns, busca, dentre outros: (i) possibilitar algum tipo de comparação entre terminais e, com isso, a disseminação das melhores práticas, (ii) possibilidade de um terceiro interessado no acesso e o regulador entenderem melhor a dinâmica de funcionamento de determinado terminal e, com isso, criticarem eventuais práticas de discriminação no atendimento.
- Supressão de conceitos associados à capacidade estática. Apesar de entender que a contratação dos terminais diversas vezes se dá em base de capacidade estática, a definição de “capacidade de movimentação contratada” e as demais definições decorrentes (“capacidade de movimentação disponível” e “capacidade de movimentação ociosa”) introduzem a possibilidade de conversão de volumes contratado em “base estática” para a “base de fluxo” através da multiplicação pelo giro utilizado pelo operador na definição da capacidade máxima de movimentação.
- Redefinição de carregador proprietário de forma a estender o conceito às áreas localizadas em portos organizados.
- Inclusão das definições de derivados de gás natural e giro.
- Inclusão da definição de “terceiro interessado majoritário”, que é o agente com intenção de contratar serviços que representem mais de 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal. Definição necessária para simplificar a redação do art. 17, que trata de contratações que envolvam capacidade superior a 50% da capacidade de movimentação do terminal.
- Inclusão da definição de “produtos regulados” e “produtos não regulados” e supressão da definição de “produtos”. Definição necessária para melhor definir o âmbito de aplicação da norma quando observada por um terminal que movimenta tanto os produtos regulados (tais como gasolina, óleo diesel, GLP, petróleo, etanol combustível, etc.), objetivo principal da regulação da ANP e sobre os quais é fundamental observar o livre acesso decorrente do art. 58 da Lei do Petróleo, quanto os produtos não regulados (tais como óleo de soja, etanol para uso alimentício ou farmacêutico, etc.).
- Alteração da definição de data limite, no sentido de conceder maior liberdade ao operador definir a melhor data para recebimento das solicitações de acesso, com vistas à melhor adequação às necessidades de seus clientes.
- Alteração da definição de preferência do proprietário. O intuito da ANP é associá-lo à necessidade de um contrato, que representa o interesse do carregador proprietário em exercer o direito. Também foi abandonada a diferenciação entre instalações dentro ou fora do porto organizado, tendo em vista reiterados argumentos de que essa diferenciação não cabe mais no contexto legal atual do setor portuário.
- A definição de solicitação de serviços foi alterada para incluir a necessidade de que o documento contenha os requisitos mínimos previstos no CGST. Visando maior flexibilidade e liberdade à atuação dos operadores, essa nova minuta não prevê mais um modelo único de formulário de solicitação de acesso. Todavia, visando o tratamento não discriminatório dos terceiros interessados, deverá ser dada transparência aos requisitos mínimos necessários a cada solicitação de acesso, que deverão constar no CGST.
- Supressão das definições de serviço de armazenagem, serviço de movimentação e serviço padronizado. São definições redundantes e, para maior simplicidade da norma, foram excluídas.
- Supressão das definições de disponibilidade, ETC (estação de transbordo de carga) e programação extemporânea, por não constarem mais na nova minuta de resolução.
- A inclusão dos parágrafos primeiro e segundo visa esclarecer o cálculo da capacidade de movimentação máxima e operacional.

**CAPÍTULO III DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO****ART 3º**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e armazenamento de produtos regulados e permitir o uso do terminal,

mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.

**MOTIVAÇÃO**

- Reafirma que o livre acesso é regra geral, como previsto na Lei do Petróleo, e abrange, inclusive, a capacidade de movimentação reservada ao exercício da preferência do proprietário, de acordo com regras expostas a seguir. Também esclarece que a faculdade de uso dos terminais aquaviários por qualquer interessado, prevista na Lei do Petróleo, não é gratuita, mas sim mediante remuneração, nos termos da Lei.

**CAPÍTULO III DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO****ART 3º Parágrafo único.**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

NOVA REDAÇÃO

**CAPÍTULO II  
DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO**

Art. 3º

[...]

§ 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.

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.

Parágrafo único. 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 ou de produtos.

**MOTIVAÇÃO**

Reorganização do texto.

**CAPÍTULO III DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO****ART 4º**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

NOVA REDAÇÃO

**CAPÍTULO II  
DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO**

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.

§ 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.

§ 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.

[...]

§ 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.

§ 5º O operador deve atender às solicitações de acesso por ordem de chegada.

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.

**CAPÍTULO III  
DA PROGRAMAÇÃO**

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.

Art. 4º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível.

§ 1º 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.

§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso ao operador de terminal.

§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador.

§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, o carregador possui, no máximo, 2 (dois) dias úteis para responder essa solicitação.

§ 5º O operador tem, no máximo, 3 (três) dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, confirmando-a, propondo ajustes ou emitindo uma negativa de acesso.

§ 6º Caso o carregador não aceite os ajustes propostos pelo operador em até 1 (um) dia útil, o operador deve emitir a negativa de acesso.

§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até 2 (dois) dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso:

I – confirmá-la, respeitando a ordem de apresentação das solicitações de acesso, podendo incluir proposições de ajustes; ou  
II – emitir negativa de acesso.

§ 8º 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 5º 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.

[...]

§ 7º O operador deve considerar as Condições Gerais de Serviço do Terminal para responder aos pedidos de acesso, priorizando a segurança operacional do terminal.

#### MOTIVAÇÃO

- Reforça o conceito de que o livre acesso está associado a existência da capacidade de movimentação disponível ou ociosa.

- Foi suprimida a menção do livre acesso ao navio estacionário que funciona como tancagem flutuante, tendo em vista que a tancagem flutuante (navio cisterna) pode estar afretado por outro agente que não o operador do terminal, não sendo possível, ao operador do terminal, prestar serviços de armazenamento e movimentação naquele navio, de modo não discriminatório, se o próprio uso do navio está subordinado ao contrato de afretamento – desse modo, a disposição do navio depende intrinsecamente de negociação entre afretador e terceiros interessados. Ademais, o próprio terceiro interessado poderia afretar outro navio para servir de tancagem flutuante, de modo que não se deve confundir o acesso ao uso do terminal aquaviário com o acesso ao uso de um bem móvel e mais prontamente substituível tal como um navio.

- O acesso ao terminal deve se dar em bases não discriminatórias e a ordem de chegada dos pedidos deve ser considerada. Caso o atendimento das solicitações não se dê pela ordem de chegada dos pedidos, o operador deve ser capaz de comprovar que o critério adotado não foi discriminatório e visava a maximização do uso do terminal. O novo texto do capítulo III incorpora regras do antigo capítulo destinado à Programação, que foi suprimido na nova versão.

- Foi suprimida a redação do antigo art. 5º, mas foi mantido seu aspecto central, que é a proibição de recusa não-justificada da prestação de serviço pelo operador. A nova redação, mais abrangente, exige que o operador emita a negativa de acesso, que deve ser devidamente justificada e motivada, e deve ser apresentada ao terceiro interessado e à ANP. Ademais, já fica claro, no caput, que “o operador deve permitir o acesso ao **uso do terminal** aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível” e, em conjunto com o artigo anterior, entende-se que “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”. Ou seja, o objetivo do art. 5º permanece na nova minuta, sem alteração de sentido, podendo ser suprimido em favor de evitar redundâncias.

- Foram simplificadas as determinações relacionadas ao processo de elaboração mensal da programação. Foi mantida a necessidade de que os interessados tenham, todos, uma mesma data limite para apresentação de pedidos, de modo que possam ser analisados em conjunto e indiscriminadamente pelo operador na elaboração de uma programação prévia. Entretanto o próprio operador terá liberdade para determinar que data limite será essa. A partir daí, a nova minuta dispõe apenas dos prazos máximos para: (i) resposta em caso de solicitação de informações adicionais, (ii) resposta do operador às solicitações de acesso recebidas antes e após a data limite e (iii) resposta do interessado às proposições de ajuste feitas pelo operador, sob a consequência de ter seu pedido de acesso negado.

- Foi alterado o entendimento sobre a preferência do proprietário. Na nova redação, o intuito da ANP é associá-lo à necessidade de um contrato, que representa o interesse do carregador proprietário em exercer o seu direito. Todavia, a preferência do proprietário não mais dá direito permanente a solicitar, a cada programação prévia, movimentação de volumes superiores ao contratado e ter o seu pedido integralmente aceito pelo operador, em condições díspares com os demais interessados.

### CAPÍTULO III DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO

#### ART 5º

##### MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

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.

§ 1º O operador deve prover, em seu sítio eletrônico, um formulário para que os terceiros interessados registrem suas contestações quanto às negativas de acesso.

§ 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.

§ 3º Todas as negativas de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo

##### NOVA REDAÇÃO

Art. 5º O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, conforme procedimento a ser definido e divulgado pela Agência em sua página na internet, toda negativa de acesso apresentada ao terceiro interessado.

§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP em até 3 (três) dias úteis após a sua emissão.

§ 2º Caso o terceiro interessado apresente ao operador contestação à negativa de acesso, o terceiro interessado deve enviá-la também para a ANP, juntamente com a negativa de acesso a que se refere, em até 3 (três) dias úteis após sua apresentação.

§ 3º Na hipótese do § 2º, a ANP analisará o caso e se manifestará às partes, caso não haja acordo.

operador, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento. § 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.	§ 4º Todas as negativas de acesso e contestações precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo operador ou carregador interessado, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento. § 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia apenas se acompanhada de manifestação favorável da ANP.
--	---

<b>MOTIVAÇÃO</b>
- A ANP definirá procedimento para envio das negativas de acesso, a ser divulgado na sua página eletrônica. Inicialmente deve ser proposto o envio via sistema SEI!, já amplamente utilizado pelos agentes regulados para peticionamento eletrônico junto à ANP. O procedimento especificará “tipo de processo” a ser utilizado, bem como padronização de preenchimento dos campos no peticionamento do SEI, para facilitar o entendimento dos agentes e acelerar a tramitação até a equipe que irá compilar e analisar esses documentos dentro da SIM-ANP. - Em caso de contestação à negativa de acesso, a ANP pretende também ser informada. Esse é justamente o caso mais grave, em que o regulador deve atuar, em uma típica regulação <i>ex-post</i> . Ou seja, o órgão regulador se manifestará sempre que impulsionado, quando o terceiro interessado não concordar com os motivos alegados pelo operador para negar o seu acesso ao uso do terminal.

<b>CAPÍTULO III DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO</b>	
<b>ART 6º</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 6º A ANP publicará , anualmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas na forma a ser definida e divulgada pela ANP.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- Inclusão de obrigação para a ANP. O objetivo é tornar público o padrão de negativas de acesso de cada operador de terminal, de forma a comprovar o tratamento isonômico ou explicitar a aplicação de medidas discriminatórias. Ao longo do tempo, tende a trazer maior entendimento entre os agentes quanto às condições de acesso à determinada instalação.	

<b>CAPÍTULO IV: DA CONEXÃO A OUTRAS INSTALAÇÕES</b>	
<b>ART 7º</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Art. 7º Os operadores ficam obrigados a permitir a conexão dutoviária destes com instalações de terceiros interessados, respeitados os contratos vigentes, as regras da Administração Portuária, as normas de segurança e as Condições Gerais de Serviço do Terminal. § 1º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por firmar contratos de passagem e pela obtenção de licenças.	Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados. § 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados: I – os contratos vigentes; II – as regras da Administração Portuária; III – as Condições Gerais de Serviço do Terminal; e IV – as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até 30 dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. § 2º As partes devem pactuar a remuneração. § 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com os custos necessários à conexão, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças. § 4º O operador terá, no máximo, 60 (sessenta) dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, com justificativa adequada em caso de negativa.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- Foram reforçadas e esclarecidas as condições em que o operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária, tema que tem sido objeto de conflito entre os agentes e foi alvo de dúvidas durante as reuniões sobre a revisão do normativo. - Fica esclarecido que o operador tem liberdade e autoridade para definir os padrões de segurança necessários à interconexão às suas instalações, de modo a evitar comportamentos oportunistas. Todavia, é necessário estipular prazos máximos para manifestação do operador de modo que a mitigar a possibilidade de que este cause embaraços ao terceiro interessado em realizar o projeto de interconexão. - Abre a possibilidade de o operador negar a conexão, desde que apresente justificativa adequada. Caso o interessado não considere que a justificativa dada pelo operador seja adequada, sempre terá a faculdade de levar o caso à ANP para mediação. Também dá prazo para manifestação conclusiva do operador, de forma a evitar situações protelatórias.	

<b>CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO XI DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO	Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para

<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 do 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>a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>§ 1º O operador deve confirmar, por meio de contrato com o carregador proprietário, o volume sobre o qual deseja exercer o direito de preferência do proprietário, respeitados os limites estabelecidos neste capítulo.</p> <p>§ 2º Caso ocorra alteração do carregador proprietário, o novo carregador proprietário herdará as mesmas condições de preferência do proprietário atuais.</p> <p>§3º Apenas a pessoa jurídica que for titular da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de substabelecimento desse direito.</p> <p>§ 4º O carregador proprietário pode abdicar, parcial ou integralmente, do seu direito de preferência do proprietário, de forma a gerar capacidade de movimentação disponível.</p>
--	---

**MOTIVAÇÃO**

- Estender o direito de preferência do proprietário a todos os terminais, inclusive aqueles localizados em áreas de portos públicos. Apesar de a Portaria ANP nº 251/2000 vigente não aplicar a preferência do proprietário aos terminais em portos organizados (portos públicos), mas apenas aos terminais privativos de uso misto (substituídos pelo TUP na Lei dos Portos de 2013), a nova minuta abandona a diferenciação entre instalações dentro ou fora do porto organizado, tendo em vista reiterados argumentos de que essa diferenciação não cabe mais no contexto legal atual do setor portuário. Cabe destacar que uma parcela considerável das causas do afastamento dos investidores de áreas localizadas em Portos Organizados, identificadas em relatório do TCU, pode ser corrigida por medidas adotadas no âmbito do Poder Concedente de áreas portuárias

- Alteração da definição de preferência do proprietário. O intuito da ANP é associá-lo à necessidade de um contrato, que representa o interesse do carregador proprietário em exercer o direito. Todavia, a preferência do proprietário não mais o dá direito permanente a solicitar, a cada programação prévia, movimentação de volumes superiores ao contratado e ter o seu pedido integralmente aceito pelo operador, em condições díspares com os demais carregadores com contrato firmado.

- Determinar que o exercício do direito de preferência, nesse novo entendimento, seja manifestado por meio de contrato.

- Definir regras para o exercício do mesmo direito, em situações em que ocorra a sucessão do carregador proprietário, por exemplo no caso de fusões ou aquisições. Nesses casos, a pessoa jurídica que seja o novo carregador proprietário herdará as mesmas condições atualmente vigentes de preferência de proprietário, tais como valor (m³/mês) e data prevista de revisão. Os prazos e volumes não são alterados devido à transferência de titularidade da instalação portuária de uma pessoa jurídica para outra.

- Substituição do termo "operador" pelo termo "proprietário" no parágrafo 2º do art. 31 da minuta antiga. Parece ter ocorrido erro que alterou completamente o sentido que se pretendia com o parágrafo. O direito à preferência é aplicável ao titular da instalação portuária, e não ao seu operador. O intuito nunca foi o de restringir que o proprietário, ao escolher um operador coligado ou controlado ou participe de mesmo grupo econômico, perdesse o seu direito de preferência garantido pela Lei do Petróleo. A própria Lei do Petróleo, por exemplo, determina à Petrobras que crie a Transpetro para operar seus terminais, não fazendo sentido que essa determinação retire da Petrobras o direito de preferência estabelecido no art. 58, § 2º, da mesma Lei; Por outro lado, o que se pretende aqui é esclarecer que apenas a pessoa jurídica que for, ao mesmo tempo, **titular da instalação portuária e proprietária dos produtos movimentados** fará jus à preferência, pois é esse o entendimento dado pela Lei do Petróleo. No mesmo sentido, a redação do art. 58, § 2º, da Lei do Petróleo, restringe o direito da preferência do proprietário da instalação a "**seus próprios** produtos", e não a produtos de outrem.

- Trazer a previsão para que o carregador proprietário possa abdicar do seu direito, de forma a liberar capacidade de movimentação destinada à contratação com terceiros.

**CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO****ART 9º**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<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. 9º Durante os primeiros dez anos, contados a partir do início da operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º O operador deve encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até 3 (três) meses após a data da primeira autorização de operação do terminal.</p> <p>§ 2º Em qualquer hipótese, o operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>

**MOTIVAÇÃO**

- Estabelecer o prazo durante o qual o direito de preferência será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal. À semelhança da minuta anterior, nos dez primeiros anos de operação da instalação, o proprietário terá direito a exercer a sua preferência em até 100% da capacidade do seu terminal.

- O caput elimina a diferenciação entre instalações situadas dentro ou fora do porto organizado, pelos motivos já apresentados. O caput também visa estabelecer, com mais clareza, o início da contagem dos dez anos, que será a data da primeira autorização de operação, outorgada pela ANP, para determinado terminal. Dessa forma, caso a instalação mude de operador, não reinicia a contagem desse prazo. Da mesma forma, caso a

instalação portuária seja reclassificada pela ANP de base de distribuição para terminal, por exemplo, também não é reiniciada a contagem desse prazo .

- Nessa nova minuta, com o intuito de dar transparência à informação de quais terminais fazem jus à preferência do proprietário, e em qual valor, a ANP vai aprovar e divulgar os valores de preferência de proprietário aplicáveis a cada caso. Assim, conforme § 1º, em um novo terminal, é necessário que o operador (naturalmente motivado pelo proprietário) comunique à ANP que aquela instalação faz jus ao direito de preferência, de modo que a ANP possa avaliar a adequação do pleito e dar a devida publicidade desse fato.

- O § 2º destaca que a preferência do proprietário não significa exclusividade, uma vez que terceiros interessados poderão fazer uso da capacidade ociosa do terminal. Assim, mesmo que o proprietário tenha contratado toda a capacidade máxima do terminal, caso em determinado mês haja “janela” de volume após aprovada a programação prévia, o terceiro interessado pode solicitar o acesso, devendo ser igualmente atendido pelo operador nessa capacidade ociosa.

- O parágrafo único da minuta anterior foi suprimido. As revisões da preferência do proprietário ocorrerão a cada 5 anos, num modelo semelhante ao já aplicado pela ANP nos dutos longos conforme Resolução ANP nº 35/2012.

## CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO

### ART 10

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<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>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>Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada 5 (cinco) anos, com base na proposta do operador.</p> <p>§ 1º A primeira revisão ocorrerá após o período previsto no caput do art. 9º.</p> <p>§2º O operador deve encaminhar à ANP, até 3 meses antes do fim do período da preferência do proprietário vigente, a proposta de preferência do proprietário para cada terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:</p> <p>I – proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal, elaborada com base na expectativa futura de movimentação de cargas do carregador proprietário nos próximos 5 anos;</p> <p>II - movimentação mensal do carregador proprietário e de terceiros realizadas nos últimos três anos, discriminando os volumes de cada produto movimentado;</p> <p>III - relação dos contratos vigentes entre o operador e todos os carregadores, contendo identificação do contrato e do carregador, volumes e prazos de vigência;</p> <p>IV – relação dos contratos vigentes para transporte em oleodutos, com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, contendo identificação do contrato e do carregador, volumes e prazos de vigência;</p> <p>V – documentação que comprove a titularidade da instalação portuária; e</p> <p>VI – outras informações e documentos que justifiquem a necessidade de movimentação relativa ao volume requerido para fins de preferência do proprietário.</p> <p>§ 3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o menor valor dentre os seguintes:</p> <p>I - movimentação média mensal do carregador proprietário nos 36 meses anteriores ao fim do período de vigência, considerando as informações disponíveis na data da análise;</p> <p>II - valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e</p> <p>III - valor da preferência do proprietário vigente.</p> <p>§ 4º Na definição da preferência do proprietário, a ANP considerará a capacidade operacional de movimentação do terminal para atendimento aos contratos de movimentação em oleoduto de transporte, com extensão maior ou igual a 15 km (quinze quilômetros), conectado ao terminal aquaviário, firmados com outro carregador que não o carregador proprietário.</p>

### MOTIVAÇÃO

- A revisão da preferência do proprietário ocorrerá a cada 5 anos, e não mais quando solicitado por terceiro interessado. A medida visa dar previsibilidade aos agentes, ao mesmo tempo que obriga a revisão recorrente do nível de utilização dos terminais que fazem jus a esse direito, visando a máxima utilização preceituada pela Lei do Petróleo. Assim, caso o proprietário mantenha níveis elevados de utilização, continuará fazendo jus ao direito de preferência. Por outro lado, caso não utilize de modo recorrente parte da capacidade do terminal, deixará de fazer jus a parte equivalente do direito de preferência do proprietário, abrindo espaço para o uso por terceiros interessados.

- Será o operador o responsável pelo encaminhamento da proposta à ANP (naturalmente motivado pelo carregador proprietário), e não o proprietário, quem encaminhará a proposta à ANP. Apenas o operador dispõe de dados de todas as movimentações e dos contratos de uso firmados junto a seu terminal, dado esse que não é disponível ao proprietário e que é fundamental ao acompanhamento dos níveis de utilização do terminal para a revisão da preferência do proprietário.

- No §1º é estabelecido que a primeira revisão ocorrerá apenas após os 10 primeiros anos após a autorização de operação do terminal, período compatível com a sistemática de revisão de preferência do proprietário para os dutos longos, conforme resolução ANP nº 35/2012. Esse período é

equivalente ao da minuta anterior e foi destacado na consulta pública como “condição determinante na atratividade de investimentos em terminais aquaviários planejados para operação integrada a sistemas de refino ou logísticos”.

- Quanto aos documentos necessários para instrução do pedido de preferência do proprietário, no §2º e incisos, houve alterações. O pedido foi simplificado, na medida em que não exige a apresentação da íntegra dos contratos firmados, mas apenas uma relação destes com informações mínimas (em caso de dúvida, a ANP pode, por essa ocasião, solicitar informações adicionais). No §2º, inciso IV, foi acrescentada a relação dos contratos relacionados à movimentação de oleodutos de transporte longos, já que as cargas transportadas por essa infraestrutura de grande interesse público terão certa prioridade no atendimento pelo terminal, como já proposto desde o início do escopo de alteração da norma e reafirmado no §4º. No §2º, inciso V, foi acrescentada a necessidade de comprovação de titularidade da instalação portuária pelo interessado, já que essa é condição necessária e imprescindível para que determinada pessoa jurídica faça jus ao direito de preferência do proprietário.

- No § 3º, são definidos critérios objetivos para atuação do órgão regulador, aumentando a previsibilidade quanto ao seu papel na revisão da preferência do proprietário.

#### CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO

##### ART 11

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	<p>Art. 11. Caso o carregador proprietário realize investimentos para aumentar a capacidade máxima de movimentação do terminal, este aumento será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário.</p> <p>§ 1º Para fazer jus ao aumento da preferência do proprietário decorrente de ampliação da capacidade máxima de movimentação do terminal disposto no caput, o operador deve solicitá-lo à ANP em até 3 (três) meses após a data da publicação da autorização de operação outorgada pela ANP para a respectiva ampliação.</p> <p>§ 2º O aumento vigorará até a data prevista para a próxima revisão da preferência do proprietário.</p>
MOTIVAÇÃO	
O artigo traz regras para a alteração da preferência do proprietário, bem como sua nova vigência, quando ocorrer investimento no terminal, que resulte em aumento da capacidade máxima de movimentação.	

#### CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO

##### ART 12

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>Art. 33 [...]</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 do recebimento dessa.</p>	<p>Art. 12. A ANP analisará os pleitos previstos nos artigos 9, 10 e 11 e publicará a preferência do proprietário para cada terminal, com o respectivo prazo de vigência.</p> <p>§ 1º A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, no prazo máximo de sessenta dias a contar do recebimento da proposta.</p> <p>§ 2º Caso o operador não apresente a proposta de preferência do proprietário no prazo estabelecido, a ANP, de ofício, estabelecerá preferência do proprietário igual a zero.</p>
MOTIVAÇÃO	
Atribui à ANP a obrigação de analisar os pleitos relativos à preferência do proprietário previstos na resolução, definindo o prazo para a análise (sessenta dias) e o valor a ser atribuído a este direito, quando o carregador proprietário deixar de apresentar a solicitação. Os valores de preferência do proprietário serão acompanhados do prazo de vigência, ao final do qual devem ser revisados pela ANP mediante solicitação do operador, ou zerados, caso o operador não se manifeste.	

#### CAPÍTULO V: DA PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO

##### ART 13

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	<p>Art. 13. O prazo de vigência do contrato celebrado entre operador e carregador proprietário, que envolva capacidade alocada na preferência do proprietário, está limitado, no máximo, à data da próxima revisão da preferência do proprietário.</p>
MOTIVAÇÃO	
Limita a vigência dos contratos de prestação de serviço, de forma a compatibilizá-la com a data de revisão do direito de preferência do proprietário.	

#### CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS



<b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 14</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO IV: DOS CONTRATOS</b> 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 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>Art. 14. Os serviços do terminal são prestados exclusivamente por operador autorizado pela ANP, mediante remuneração, nos termos do respectivo contrato.</p> <p>§ 1º Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação de contrato proposto e exigir alterações de cláusulas.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Foram suprimidas diversas obrigações para os operadores com o fim de preservar, até onde for possível, sua liberdade de contratação e de negociação das cláusulas contratuais.</p> <p>- Foi suprimida a exigência de envio prévia para a ANP de minutas de contratos, diminuindo a burocracia associada à atividade.</p> <p>- A nova redação, em relação à redação da minuta anterior, restringe a atuação da ANP em questões relativas às cláusulas contratuais já pactuadas entre os agentes regulados. Porém, conforme o artigo 38, a ANP deliberará sobre quaisquer dúvidas ou controvérsias trazidas à consideração da Agência. Sendo assim, a atuação da agência poderá ocorrer de forma motivada (provavelmente por uma das partes que deseja celebrar o contrato mas discorda de certa cláusula ou conjunto de cláusulas), e antes da assinatura do contrato –nesse caso, a atuação da ANP não obriga ou vincula a assinatura do contrato, mas se dará muito mais como mediadora, ao mesmo tempo que visa coibir abusos ou cláusulas leoninas.</p>	

<b>CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS</b> <b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 15</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>Não havia.</p>	<p>Art. 15. Quando a ANP tomar conhecimento de fato ou cláusula contratual que possa configurar indício de infração da ordem econômica, deverá comunicar imediatamente ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para que este adote as providências cabíveis, no âmbito da legislação pertinente.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Esse artigo, em conjunto com o anterior, delimitam a atuação da ANP frente aos contratos de prestação de serviço nos terminais, que foi alvo de críticas na minuta anterior. Na nova redação, a atuação da ANP, caso a caso, se dará apenas antes da assinatura dos contratos, quando motivada. Após a assinatura do contrato, indícios de infração da ordem econômica que venham ao conhecimento da ANP serão direcionados ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que inclui o CADE, respeitando o estabelecido no art. 10 da Lei do Petróleo e a competência legal de cada órgão da administração pública.</p>	

<b>CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS</b> <b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 16</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO IV: DOS CONTRATOS</b> Art. 11 As condicionantes comuns a todos os contratos devem ser dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal. [...]</p> <p><b>CAPÍTULO V</b> <b>DA CESSÃO DE CAPACIDADE</b> 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>Art. 16. As condições comuns a todos os contratos de um operador de terminal devem ser dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal, que deverá conter regras para o uso de capacidade disponível e ociosa e será parte integrante de todos os contratos.</p> <p>§ 1º O CGST deve determinar a data limite aplicável a todos os interessados, de forma a permitir a elaboração da programação prévia do terminal e a utilização da capacidade ociosa de movimentação por terceiros interessados.</p> <p>§ 2º O CGST deve conter regras para que o carregador ceda a terceiro interessado, no todo ou em parte, sua capacidade de movimentação contratada, com anuência do operador. Neste caso, as exigências</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.

§ 2º O carregador proprietário que não desejar fazer uso da preferência do proprietário deverá abrir mão da capacidade contratada, sendo vedada a cessão desse tipo de capacidade.

aplicáveis ao terceiro interessado devem ser não discriminatórias e proporcionais àquelas aplicáveis ao carregador contratante. O indeferimento da anuência por parte do operador ensejará a emissão de negativa de acesso.

§ 3º 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 dispostos no Anexo II desta Resolução.

#### MOTIVAÇÃO

- A fim de reforçar a obrigação de cumprimento do CGST e seu amplo conhecimento pelos carregadores, o caput prevê que esse documento será parte integrante dos contratos do operador de terminal.

- Ao invés de impor, a todos os operadores, uma data limite para recebimento de pedidos de acesso que integrarão a programação prévia, a nova redação dá liberdade aos operadores de definir essa data. Todavia, ela deve ser previamente conhecida e comum a todos os interessados, de modo que deve constar no CGST para esse fim.

- O CGST passa a conter também as regras para a cessão de capacidade contratada, estabelecidas pelo operador, passíveis de negociação entre as partes e comuns a todos os carregadores. Diferente do que propunha a minuta anterior, a cessão de capacidade entre carregadores ocorrerá apenas com a anuência do operador. Por outro lado, o indeferimento de anuência por parte do operador ensejará a emissão da negativa de acesso e, conseqüentemente, a comunicação à ANP, que monitorará esses casos.

### CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS

#### Seção II: Dos Contratos com Terceiros Interessados Majoritários

##### ART 17

#### MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

Art. 12 É vedada a contratação de longo prazo realizada com um único carregador, incluindo o carregador proprietário, que implicar direta ou indiretamente em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade estática, exceto quando se tratar de exclusividade de uso do terminal decorrente da preferência do proprietário em terminais de uso privado.

§ 1º Para fins desta norma, é considerada contratação de longo prazo aquela que implique em reserva da capacidade estática do terminal por período superior a dois anos.

§ 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. [...]

#### NOVA REDAÇÃO

Art. 17. Antes de firmar contrato que implique utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal, com um único carregador, o operador deve comunicar previamente à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.

§ 1º O disposto no caput não se aplica a contrato decorrente do exercício do direito de preferência do proprietário, desde que limitado à preferência do proprietário estabelecida pela ANP.

§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, 30 dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.

§ 3º Após a oferta pública, caso não haja nenhum interessado, o contrato poderá ser firmado.

§ 4º Caso algum interessado se apresente, e o total de contratos implique utilização superior a 100% da capacidade máxima de movimentação do terminal, o interessado terá o direito de firmar contrato com o operador, por meio da redução da capacidade que seria destinada ao terceiro interessado majoritário, até o limite máximo de 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal.

§ 5º Em caso de mais de um interessado, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações.

§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal deverá ter prazo máximo de 10 anos. Findo o prazo deste contrato, antes das renovações, também se aplica o disposto no caput.

#### MOTIVAÇÃO

- Ao invés de vedar a contratação superior a 50% da capacidade, a alteração visa permitir esse tipo de contratação, mas com procedimento diferenciado de transparência para que terceiros interessados tenham a oportunidade de se manifestar e também contratar capacidade naquele terminal. A Portaria ANP nº 251/2000 vigente já presume discriminatória a contratação nesse montante. Ao invés de vedá-la completamente, o que poderia acarretar menor atratividade para investimentos na atividade mesmo em casos onde nenhum outro interessado se apresente, a proposta de nova redação permite contratos desse tipo, com condicionantes.

- No §1º, esclarece-se que os contratos decorrentes do exercício da preferência do proprietário obviamente não são afetados por esse tipo de procedimento especial prévio à contratação, justamente porque o conceito adotado na nova redação é de que o proprietário terá preferência em contratar os serviços do terminal de sua propriedade, até o limite do volume definido como sendo sua preferência do proprietário.

- Nos §§ 2º a 5º são definidas regras para essa oferta pública de capacidade, com o intuito de permitir ampla divulgação e disciplinar a atuação do operador tendo em vista os possíveis resultados da oferta pública. Para além dessas definições, cabe lembrar que o operador, ao identificar na oferta pública interesse em capacidade superior à capacidade máxima projetada para seu terminal, pode avaliar projetos de investimento em ampliação de capacidade, de modo a atender a todos os interessados.

- No §6º, define-se um prazo máximo para vigência de contrato com carregador majoritário, de modo que um único interessado não bloqueie a maior parte da capacidade do terminal por período indefinido, levando a reavaliações, com certa periodicidade, da divisão dos volumes contratados pelo operador de terminal com todos os interessados. Ao mesmo tempo, acreditamos que o prazo definido é suficientemente longo para não comprometer a atratividade do investimento, sendo equivalente aos dez anos iniciais de preferência do proprietário (nos quais a preferência do proprietário pode ser igual até a capacidade máxima de movimentação do terminal).

<b>CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS</b>	
<b>Seção III: Dos Contratos que Envolvam Capacidade de Transporte em Oleoduto</b>	
<b>ART 18</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>CAPÍTULO III DA PROGRAMAÇÃO Art. 9º</p> <p>[...]</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>CAPÍTULO IV DOS CONTRATOS</p> <p>Art. 12</p> <p>[...]</p> <p>§ 5º As contratações realizadas para viabilizar a prestação de serviço de transporte dutoviário na modalidade firme, conforme previsto na Resolução ANP nº 35, de 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>Art. 18. O volume mensal contratado para fins de movimentação em oleoduto de transporte, com extensão maior ou igual a 15 km, dará prioridade ao carregador na contratação de capacidade de movimentação no terminal ao qual está interconectado.</p> <p>§1º O direito de preferência do proprietário não se estende à capacidade de movimentação do terminal destinada ao atendimento de contrato de movimentação em oleoduto de transporte, com extensão maior ou igual a 15 km, conectado ao terminal aquaviário, firmado com outro carregador.</p> <p>§2º As contratações realizadas para viabilizar a prestação de serviço em oleoduto de transporte, com extensão maior ou igual a 15 km, devem ser submetidas à apreciação da ANP para fins de isenção excepcional do cumprimento da obrigação prevista no art. 17.</p> <p>§ 3º Na aplicação do disposto neste artigo, não será exigida a rescisão de contratos já firmados, desde que estes estejam em concordância com as normas vigentes à época.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Nessa seção, a ANP busca privilegiar o transporte por um modo mais eficiente e que exige maiores investimentos para implantação, o dutoviário, em específico para longas distâncias. Caso um carregador tenha volume contratado em dutos longos, ele teria prioridade na contratação de capacidade no terminal.</p> <p>- O §1º, de certa forma, estabelece limites ao direito de preferência do proprietário no terminal. Caso determinado carregador já tenha contrato de transporte em oleoduto longo, cuja carga ao fim e ao cabo precise ser movimentada em terminal aquaviário conectado a esse oleoduto, não é prudente que o carregador proprietário do terminal disponha de privilégios que vão causar embaraços ao transporte da cargas de terceiros no duto.</p> <p>- No §2º, o objetivo é isentar o contrato firmado para viabilizar o transporte em oleodutos longos das obrigações previstas para o caso de contratação superior a 50% da capacidade máxima de movimentação (i.e. a chamada pública prévia à contratação de capacidade). Nesse caso, por considerar que serão raros os casos (ver relação abaixo) e que cada caso pode guardar complexidades que só serão percebidas no caso concreto, julga-se adequado que a ANP seja consultada previamente. Atualmente identificamos apenas seis casos de terminais conectados a oleodutos de transporte longos, quais sejam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ORSUB – Terminal de Madre de Deus-BA</li> <li>• OSRED 8” – Terminal das Ilhas Redonda-Comprida -RJ</li> <li>• OSRED 12” – Terminal das Ilhas Redonda-Comprida -RJ</li> <li>• OSPLAN – Terminal de São Sebastião-SP</li> <li>• OLAPA – Terminal de Paranaguá-PR</li> <li>• REDUC-ILHA REDONDA GLP 8 – Terminal das Ilhas Redonda-Comprida -RJ</li> </ul> <p>- No § 3º, o objetivo é reforçar a segurança jurídica da atuação do regulador, que não poderá interferir em contratos já pactuados.</p>	

<b>CAPÍTULO VI: DOS CONTRATOS</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<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>Não conta com esta previsão.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- Para reduzir a burocracia e atender diversas contribuições recebidas no processo de elaboração da Resolução, a Agência optou por afastar a exigência de envio de extratos.</p>	

<b>CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</b>	
<b>Seção I: Das Disposições Gerais</b>	
<b>ART 19</b>	

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO II DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO</b> Art. 8º O operador é obrigado a elaborar os termos de acesso para cada terminal.</p> <p><b>CAPÍTULO IV DOS CONTRATOS</b> Art. 11 As condicionantes comuns a todos os contratos devem ser dispostas nas Condições Gerais de Serviço do Terminal. § 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. § 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. 19. O operador é obrigado a elaborar e divulgar em seu site o documento Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST) para cada terminal, com conteúdo mínimo disposto no Anexo II.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- A Agência manteve a obrigação de divulgação do CGST pelo operador, mas abandonou a exigência de sua apresentação prévia à ANP. A atuação do órgão regulador ocorrerá de forma motivada antes da assinatura do contrato, ou, posteriormente, por meio do envio de fatos e condições anticompetitivas ao CADE.</p> <p>- Os termos de acesso serão parte do CGST, definidos pelo próprio operador.</p> <p>- Foi suprimida a obrigação de envio do CGST à ANP, permanecendo a obrigação de dar ampla publicidade na página do operador na internet, atingindo assim os mesmos fins: publicidade e possibilidade de verificação pela ANP, com menos obrigações ao operador.</p>	

<b>CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</b> <b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 20</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO IX DOS DIREITOS DO OPERADOR</b> Art. 25 O operador é responsável pela qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador.</p>	<p>Art. 20. O operador é responsável pela qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
Sem alteração.	

<b>CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</b> <b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 20. , Parágrafo Único</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO IX DOS DIREITOS DO OPERADOR</b> Art. 25</p> <p>[...]</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>Sem previsão.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- A opção por fazer uso do princípio da fungibilidade será facultada ao operador, que deve apenas descrever essa condição (se usa ou não a fungibilidade e quais as regras aplicáveis) no CGST.</p>	

<b>CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR</b> <b>Seção I: Das Disposições Gerais</b> <b>ART 21</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>Não havia.</p>	<p>Art. 21 Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade não utilizada e transferi-la para outros interessados com vistas à maximização do uso das instalações. Parágrafo único. A ANP tomará as medidas cabíveis para o efetivo cumprimento do disposto no caput.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- A partir das contribuições recebidas na consulta e audiência públicas, ficou bem caracterizado que o operador do terminal é o ente mais bem posicionado para gerir o uso de suas instalações. Dessa forma, cabe a ele gerir a utilização da capacidade do terminal com vistas à sua</p>	

maximização, conforme preceituado na Lei do Petróleo. Os carregadores não podem, com a conivência do operador, manter ostensivamente capacidade ociosa no terminal enquanto há outros interessados no acesso àquelas instalações – nessa hipótese, é obrigação do operador envidar seus melhores esforços para maximizar o uso da instalação. A ANP entende que o operador deve ter uma postura ativa na busca pela maximização da utilização do terminal.

**CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR**

**Seção I: Das Disposições Gerais**

**ART 22**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO VI DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR Art. 15</b> 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><b>Art. 16</b> 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 área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação.</p>	<p><b>Art. 22.</b> Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e as Condições Gerais de Serviço do Terminal e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas:</p> <p>I - manter um centro de custo para cada terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis;</p> <p>II – manter cópias das Solicitações de Acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por 120 (cento e vinte); e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em sua página na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) Capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo, conforme disposto no Anexo I;</p> <p>b) Remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;</p> <p>c) Condições Gerais de Serviço do Terminal;</p> <p>d) Histórico dos volumes mensais movimentados no Terminal nos últimos 120 (cento e vinte) meses, por Produto e por modo de transporte, segregando os volumes de Recepção, Entrega e Transbordo em arquivo compatível com programas editores de planilhas.</p> <p>§ 1º Nos terminais em que os operadores dos sistemas de armazenagem e dos sistemas de atracação de embarcações sejam distintos, as obrigações previstas no inciso III deste artigo se aplicam a todos os operadores e as informações disponíveis nas respectivas Condições Gerais de Serviço do Terminal deverão ser complementadas com os vínculos operacionais entre eles.</p> <p>§ 2º As informações do inciso III, alínea d, devem ser atualizadas mensalmente até o dia 15 do mês subsequente ao da ocorrência da movimentação.</p> <p>§ 3º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de 120 (cento e vinte) meses.</p> <p>§ 4º As informações dispostas no inciso III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação.</p>

**MOTIVAÇÃO**

- Foram suprimidas as seguintes obrigações de divulgação de informação:

- formulário de solicitação de acesso com conteúdo mínimo obrigatório definido pela ANP;
- minutas dos tipos de contrato e dos seus anexos;
- programação prévia e extemporânea;
- capacidades estáticas contratada, ociosa e disponível;
- capacidades de movimentação contratada, ociosa e disponível;
- volumes de estoque por produto, do último dia do mês anterior.

As informações mínimas necessárias para realizar o pedido de acesso serão definidas pelo operador no CGST, com liberdade de definição pelo operador. Todas as demais informações suprimidas não estão na Portaria ANP nº 251/2000 vigente e exigiriam esforço contínuo do operador em sua atualização, sob o pretexto de “tornar transparente o uso efetivo das instalações e possibilitar a fiscalização do acesso pelo próprio mercado regulado” e “viabilizar o conhecimento do uso da instalação”, sem aprofundamento das implicações e usos da informação.

- Foi suprimida a necessidade de manutenção, nas instalações do terminal, dos registros das solicitações de serviço, suas respectivas confirmações ou negativas de acesso e demais documentos referentes às operações. A transmissão e a fiscalização dessas informações pode ser dada a partir de meio digital, não sendo necessário mantê-las dentro dos limites da instalação do terminal. Basta que as solicitações de acesso e suas respectivas confirmações ou negativas sejam mantidas pelos operadores, por exemplo em meio eletrônico. Essa informação é importante pois, em caso de conflito ou em caso de fiscalização da ANP sobre o disposto nessa norma, será fundamental conhecer a frequência, o volume e as características dos pedidos de acesso ao terminal, além do comportamento do operador frente a essas solicitações de acesso.

- O histórico dos volumes movimentados pelo terminal, detalhados por modal, teve sua frequência de publicação alterada de diária, como foi previsto na minuta anterior, para mensal, conforme já ocorre com a Portaria ANP nº 251/2000, vigente, não impondo custo ao agente superior ao já vigente. O que muda é a quantidade de meses que devem ficar disponíveis no site, que muda de “12 (doze) últimos meses” para “120 (cento e vinte) últimos meses”. Essa necessidade ocorre pois, algum agente que olhe hoje para as informações de movimentação deve ser capaz de perceber não só o comportamento recente da movimentação de cargas no terminal, mas também identificar algum comportamento sazonal, que só é possível com séries históricas um pouco mais longas. Note que a informação dos meses anteriores já vem sendo publicada pelos agentes, que não terão custo adicional em consolidá-la – basta manter a informação no seu site por período adicional ao hoje já estabelecido, prática essa que até já é adotada por parte dos operadores. Solicita-se também a publicação em formato comum e de mais fácil manuseio, compatível com editores de planilha, como o formato .xlsx, ao invés de outros formatos menos amigáveis como o .pdf;

- Foi adicionada a obrigação de publicação da Capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo, conforme disposto no Anexo I. O objetivo é dar clareza aos interessados e ao regulador da quantidade teórica máxima que um terminal pode movimentar, nas condições de projeto definidas pelo próprio operador, no intuito de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis, conforme diretriz do artigo 58, § 2º da Lei do Petróleo.

É notório que a capacidade de prestação de serviços do terminal não está associada apenas ao sistema de armazenagem. Há ainda o sistema aquaviário, que envolve a capacidade de carga e descarga das embarcações (ocupação de píer, vazão de carga e descarga, etc.), e o sistema terrestre, associado a capacidade de carga e descarga pelos modos de transporte rodoviário, ferroviário e dutoviário. A capacidade de movimentação será dada pelo sistema limitante e calculada em m³/mês.

No anexo da norma serão definidas diretrizes para o cálculo dessas capacidades, no intuito de ajudar os operadores a superar as principais dificuldades relatadas na definição desse número e homogeneizar o entendimento dos conceitos envolvidos.

Além disso, a publicidade dessas informações, em bases comuns, busca, dentre outros: (i) possibilitar algum tipo de comparação entre terminais e, com isso, a disseminação das melhores práticas, (ii) possibilidade de um terceiro interessado no acesso e o regulador entenderem melhor a dinâmica de funcionamento de determinado terminal e, com isso, criticarem eventuais práticas de discriminação no atendimento. É esperado que a publicação dessa informação não sofra atualização constante que exija equipe do operador dedicada a essa tarefa, mas sim uma única publicação que só será alterada em caso de mudanças no projeto da instalação ou em caso de identificação de erro. A ANP se propõe também a definir sugestão de modelo desse documento para facilitar e diminuir o custo necessário na sua elaboração.

- Além da publicação das remunerações de referência para serviços padronizados, que já está vigente na Portaria ANP nº 251/2000, foi incluída a necessidade de o operador explicitar eventual política de descontos. A prática de conceder descontos sobre as tarifas de referência parece ser comum nos terminais, por exemplo com base no volume movimentado e na forma de pagamento pelos serviços, e faz parte da liberdade de atuação do operador, com possibilidade de efeitos positivos na alocação eficiente de recursos. A título de exemplo, nos EVTEAs que suportam licitações de áreas e infraestruturas em portos organizados elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), é comum considerar, nas suas estimativas de preços dos serviços, desconto de 20% do preço de referência publicado na internet para os preços efetivos, premissa essa que “foi validada a partir de consultas a empresas e a entidades sindicais representativas do setor de distribuição de combustíveis”, conforme afirma a EPL.

Por outro lado, como o acesso deve ser não discriminatório, não pode um carregador, exatamente nas mesmas condições de outro, receber descontos diferentes – o operador tem liberdade para definir suas remunerações de referência e política de descontos, mas deve aplicá-las de maneira não discriminatória e conhecida pelos interessados. Os agentes poderão continuar negociando as remunerações e alterações na política de descontos, com ampla liberdade para atuação. Todavia, uma vez definida alteração nos critérios para aplicação desses descontos, devem ser amplamente publicados para que qualquer outro carregador, que atenda ou venha a atender os mesmos critérios, faça jus aos mesmos descontos.

## CAPÍTULO VII: DAS OBRIGAÇÕES DO OPERADOR

### Seção II: Dos Operadores Verticalizados

#### ART 23

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

Não havia.

NOVA REDAÇÃO

Art. 23. O operador de terminal que tiver relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, ou outra que venha a substituí-la, com empresas autorizadas pela ANP para o exercício da atividade de produção de petróleo, distribuição de combustíveis líquidos, distribuição de gás liquefeito de petróleo, refino de petróleo ou produção de biocombustíveis, fica obrigado a:

I – definir a data limite como o décimo quinto dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal; e

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

a) Capacidade operacional de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo, conforme disposto no Anexo I;

b) Capacidade de movimentação contratada, capacidade de movimentação disponível e capacidade de movimentação ociosa;

c) Programação de atracação das embarcações com cargas com origem ou destino no terminal, contendo a previsão da data de atracação e do tempo de permanência e a identificação do berço de atracação planejado; e

d) Histórico da relação de embarcações que operaram para o terminal, contendo a data e horário de início e de fim de cada operação e a identificação da embarcação e do berço de atracação utilizado, em arquivo compatível com programas editores de planilhas.

§ 1º As informações do inciso II devem ser atualizadas mensalmente três dias úteis após a data limite e mantidas em área destacada e com

acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação.

§ 2º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas no inciso II deverão permanecer disponíveis pelo período de 60 (sessenta) meses.

§ 3º A ANP poderá, fundamentadamente, solicitar a revisão das informações do inciso II, alíneas a e b.

#### MOTIVAÇÃO

- Na consulta pública foram recebidas diversas contribuições de empresas e associações no sentido de diferenciar as obrigações dos agentes de acordo com seu perfil, por entender que há especificidades que levam determinados operadores a maior ou menor propensão de prestar serviços de modo não discriminatório entre os diversos carregadores. Dentre todos os critérios de diferenciação sugeridos na consulta pública, o que mais nos parece coerente com o fim a que se presta é o da participação em "grupo econômico verticalizado atuando na cadeia de produto controlado pela ANP". De fato, ao atuar em um grupo, as empresas podem ter incentivos a buscar maximizar não só o resultado individual, mas principalmente o resultado do grupo. Apesar de não ser regra geral, se há um carregador de produtos no mesmo grupo do operador, é muito mais provável que o grupo tome atitudes para privilegiar o acesso do carregador pertencente ao grupo do que os demais carregadores, em flagrante conflito com o objetivo da norma, que é o acesso ao terminal em condições não discriminatórias.

O objetivo da inclusão desse artigo não é vedar a existência de grupos verticalizados atuando na operação de terminais e na comercialização de combustíveis, mas tão somente dar mais transparência sobre a forma de atuação desse tipo de operador e previsibilidade ao carregador.

- Foi considerada a relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, por terem sido esses mesmos termos utilizados na nova Lei do Gás, Lei nº 14.134, de 2021, para também tratar de verticalização no setor de transporte.

- Foi considerada a verticalização apenas com os seguintes segmentos, por serem os principais carregadores, com o maior volume de cargas movimentadas nos terminais: distribuição de combustíveis líquidos, distribuição de gás liquefeito de petróleo, refino de petróleo ou produção de biocombustíveis.

- No inciso I, é definida a data limite para que os carregadores enviem para o operador seus pedidos para serviço a ser prestado no mês seguinte. A definição da data limite para o 15º dia ao invés do 20º dia do mês anterior ao mês em que ocorrerá a movimentação de produtos (como vigente na Portaria ANP nº 251/2000) se deve à compatibilização dos prazos da PANP 251/2000 e da RANP 35/2012. Essa definição continuaria obrigatória apenas aos operadores verticalizados, para que não definam uma outra data arbitrariamente que favoreça o carregador do mesmo grupo em prejuízo dos demais carregadores

- No inciso II, solicita-se a divulgação de informações adicionais ao operador verticalizado, para maior transparência sobre as condições de acesso e suas práticas de prestação de serviço. A capacidade operacional de movimentação difere da capacidade máxima de movimentação pelo fato de que determinados tanques e outros equipamentos podem estar temporariamente indisponíveis para a movimentação de produtos regulados. A divulgação das capacidades contratada, disponível e ociosa, juntamente com a programação de atracação das embarcações destinadas ao terminal dá transparência sobre as capacidades potencialmente disponíveis para contratação e movimentação no terminal. O histórico de embarcações que operaram produtos junto ao terminal (recebimento, expedição ou transbordo) indica o comportamento típico de movimentação de cargas na parte aquaviária do terminal, no intuito de acompanhar o tempo de uso típico de cada berço de atracação e eventuais descompassos entre o que foi programado e o que foi efetivamente realizado.

- Apesar de os dados que compõem essas informações possivelmente serem gerados e atualizadas com grande frequência, é solicitado aos operadores apenas uma atualização mensal das informações na internet. O intuito é conciliar o uso tempestivo da informação (atualizações mais frequentes seriam mais úteis para quem consome a informação) com a imposição de obrigações de atualização razoável (atualizações mais frequentes que esta impõem a necessidade de ainda mais esforços pelo operador).

#### CAPÍTULO VIII: DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR

##### Artigos 24, 25 e 26

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

NOVA REDAÇÃO

#### CAPÍTULO VII DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR

Art. 17 O carregador deve comunicar aos Operadores que não fará uso da capacidade contratada, antes da data limite, para fins de contabilização como capacidade ociosa.

§ 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.

§ 2º É vedado ao carregador fazer reservas no terminal e não as utilizar.

Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para o mês subsequente, no máximo até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e contabilização da capacidade ociosa.

§ 1º O carregador deve comunicar, ao operador, até a data limite, que não fará uso da capacidade contratada, para fins de contabilização como capacidade ociosa.

Art. 25. Em caso de descumprimento da programação, sem a ocorrência de caso fortuito ou força maior, o carregador com movimentação confirmada fica obrigado a arcar com as receitas perdidas pelo operador.

Art. 26. É vedado ao carregador fazer reservas no terminal e não as utilizar injustificadamente.

#### MOTIVAÇÃO

- O art. 24 define um prazo máximo para a solicitação de serviço ao terminal, mesmo quando houver contrato firmado com o operador. O objetivo é que o operador seja capaz de contabilizar mensalmente a capacidade ociosa para o mês seguinte, de modo que outros interessados possam acessar o terminal nas "janelas" da programação.

- As modificações nos artigos 25 e 26 visam coibir o que é conhecido como programação ou contratação estratégica, situações nas quais um carregador firma contrato, ou faz a programação, mas não utiliza o terminal.

- Em caso de descumprimento da programação, o terminal deve ser remunerado pelas receitas perdidas.

<b>CAPÍTULO VIII: DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR</b> <b>Art. 27</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Art. 18 O carregador é responsável pela qualidade dos produtos na entrega ao terminal.	Art. 27. O carregador é responsável pela qualidade dos produtos na entrega ao terminal.
MOTIVAÇÃO	
- Mantida a regra geral.	

<b>CAPÍTULO VIII: DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO VII DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR 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.	Não conta com essa previsão.
MOTIVAÇÃO	
- Foi mantido apenas o direito do operador em solicitar o lastro operacional.	

<b>CAPÍTULO IX: DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO</b> <b>ART 28</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO VIII DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO Art. 20 O terceiro interessado deve solicitar acesso por meio da solicitação de serviço.	Art. 28. O terceiro interessado deve solicitar acesso por meio do instrumento para a solicitação de serviço previsto no CGST.
MOTIVAÇÃO	
Sem alteração.	

<b>CAPÍTULO IX: DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO</b> <b>ART 29</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO VIII DAS OBRIGAÇÕES DO INTERESSADO 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: I - cinco dias úteis no caso de confirmação de uso da capacidade disponível; II - um dia útil no caso de confirmação de uso da capacidade ociosa.	Art. 29. O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada pelo operador tem que ratificar o pedido de acesso e realizar a contratação dos serviços, respeitado o disposto nesta Resolução.
MOTIVAÇÃO	
- Alteração proposta para flexibilizar a relação entre o interessado e o operador do terminal.	

<b>CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR</b> <b>ART 30</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Art. 26 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.	Art. 30 O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação de capacidade do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, podendo inclusive, nestes casos, vender ou movimentar esses produtos.
MOTIVAÇÃO	
Conceder ao operador anuência previa à venda ou movimentação de produtos não retirados pelo carregador no prazo máximo estabelecido.	



CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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.	Não consta essa previsão.
MOTIVAÇÃO	
- Esses temas devem ser tratados de acordo com as condições previstas no documento CGST e no contrato, sendo desnecessário um artigo específico.	

CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR ART 31	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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.	Art. 31. O operador pode comprar, ou exigir do carregador, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação. § 1º O volume de lastro exigido pelo operador deverá ser rateado proporcionalmente entre todos os carregadores daquele produto. § 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para a formação de lastro imediatamente ao final do contrato.
MOTIVAÇÃO	
- A única mudança é a obrigação, conforme §1º, de rateio proporcional do lastro entre todos os carregadores. O intuito é evitar conduta abusiva do operador que poderia, por exemplo, exigir lastro mais que proporcional ao que o carregador vai movimentar. - Tendo em vista a inclusão da modulação supracitada, foi necessário desdobrar a redação original em parágrafos.	

CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR ART 32	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
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.  [...]  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.	Art. 32. O operador pode recusar o acesso ao terceiro interessado, caso comprovado que a confirmação da solicitação de acesso pelo interessado não obedeceu às condições gerais de serviço do terminal, os prazos estabelecidos nessa Resolução ou aqueles definidos em contrato.
MOTIVAÇÃO	
- Consolidação de dois artigos em redação mais enxuta. As razões para a recusa ao acesso devem contar com previsão contratual (seja na peça contratual principal ou no CGST, que é parte integrante dos contratos) ou regulatória.	

CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO IX DOS DIREITOS DO OPERADOR 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.	Não conta com essa previsão
MOTIVAÇÃO	
- Como já afirmado, a gestão do terminal deve caber ao seu operador, sendo desnecessária a redação do artigo nesse sentido. O operador deve buscar maximizar o uso das instalações conforme art. 21, monitorando o uso da capacidade não utilizada. Cabe lembrar também que a destinação dada aos tanques deve ser refletida na capacidade de máxima movimentação (e, quando cabível, também a capacidade operacional de movimentação do terminal) divulgada pelo operador.	

CAPÍTULO X: DOS DIREITOS DO OPERADOR	
--------------------------------------	--

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO IX DOS DIREITOS DO OPERADOR 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.	Não conta com essa previsão
MOTIVAÇÃO	
- Esses temas devem ser tratados de acordo com as condições previstas no documento CGST e no contrato, sendo desnecessário um artigo específico.	

CAPÍTULO XI: DOS DIREITOS DO CARREGADOR ART 33	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO X DOS DIREITOS DO CARREGADOR 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. § 1º Toda a perda de produtos não prevista em contrato deve ser ressarcida monetariamente pelo operador ao carregador. § 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do contrato.	Art. 33. Na devolução do produto pelo operador, o carregador receberá a mesma quantidade originalmente armazenada, na mesma especificação de qualidade entregue pelo carregador, respeitado o princípio da fungibilidade, salvo perdas e sobras previstas em contrato. § 1º Toda a perda de produto não prevista em contrato deve ser ressarcida pelo operador ao carregador. § 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, imediatamente ao final do contrato.
MOTIVAÇÃO	
Incluída a previsão da utilização do princípio da fungibilidade e de ressarcimento não monetário.	

CAPÍTULO XII: DAS REMUNERAÇÕES ART 34	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO XII DAS REMUNERAÇÕES Art. 35 As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem: I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações; II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis; III - considerar as especificidades de cada produto movimentado; IV - considerar a carga tributária vigente; V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente; VI - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e VII - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.	Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem: I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações; II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis; III - considerar as especificidades de cada produto movimentado; IV - considerar a carga tributária vigente; V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente; VI - não ser discriminatórias, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações, nem incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e VII - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.
MOTIVAÇÃO	
Sem alteração.	

CAPÍTULO XIII: DA DESVERTICALIZAÇÃO ART 35	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO XV DA DESVERTICALIZAÇÃO Art. 37 O operador prestará os serviços, nos termos da Autorização de Operação concedida pela ANP, respeitando as seguintes obrigações específicas: I - não comprar produtos, exceto para uso próprio na operação do terminal, para o caso previsto no § 2º, alínea d, ou para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;	Art. 35. O operador prestará os serviços, nos termos da Autorização de Operação concedida pela ANP, respeitando as seguintes obrigações específicas: I - não comprar produtos, exceto para uso próprio na operação do terminal, para o caso previsto no § 2º, alínea d, ou para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;

<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>II - não vender produtos, exceto para o caso previsto no art. 30 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>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
Sem alteração.	

<b>Nova redação não trata de Regra de Exceção Antigo art. 36.</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO XIV DA REGRA DE EXCEÇÃO</b></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>	Não contém essa previsão.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O novo texto não conta com a previsão de suspensão das normas de acesso, uma vez que as regras propostas não representam risco para o investimento privado ou de desabastecimento ao mercado. Além disso, casos excepcionais podem sempre ser submetidos à ANP para deliberação pela Diretoria Colegiada.	

<b>CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS Seção I: Disposições gerais ART 36</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 36. Caso a ANP, motivada ou de ofício, observe que a movimentação mensal é sistematicamente superior à capacidade operacional de movimentação do terminal ou à capacidade máxima de movimentação do terminal divulgadas pelo operador, ou que há erro na determinação, poderá estabelecer ao operador a necessidade de revisão destes cálculos.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- A nova redação inclui previsão para que a ANP solicite ajustes no cálculo da capacidade máxima de movimentação e da capacidade operacional de movimentação, do terminal. A nova redação também prevê as hipóteses em que isso ocorreria: em caso de flagrante erro, ou no caso em que a movimentação mensal reportada pelo operador sistematicamente ultrapassa a capacidade de movimentação também divulgada por ele. Destaque para o termo "sistematicamente": É possível que, por condições completamente excepcionais e não esperadas no projeto do terminal, a movimentação supere a capacidade de movimentação calculada, durante curto espaço de tempo – todavia, quando a movimentação sistematicamente ultrapassa o valor da capacidade apresentada, nota-se que o terminal está efetivamente operando de modo diferente das premissas adotadas pelo operador no cálculo, de modo que essas premissas devem ser revistas.	

<b>CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS Seção I: Disposições gerais ART 37</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p><b>CAPÍTULO XV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b></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>	Art. 37. 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.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
Sem alteração.	

<b>CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b> <b>Seção I: Disposições gerais</b> <b>ART 38</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 38. A ANP deliberará sobre quaisquer dúvidas ou controvérsias surgidas em relação ao disposto na presente Resolução trazidas à sua consideração.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O novo texto traz a previsão da atuação da ANP em casos de conflito. Sobre esse tema, a ANP já tem regramento específico, a Portaria ANP nº 254/2001.	

<b>CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b> <b>Seção I: Disposições gerais</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO XV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS 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.	Não contém essa previsão.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- O artigo foi suprimido uma vez que esse comando legal direcionado à ANP já foi recentemente regulamentada pela Instrução Normativa ANP nº 5, de 18 de janeiro de 2021.	

<b>CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b> <b>Seção II: Disposições Transitórias</b> <b>ART 39 e 40</b>	
MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
CAPÍTULO XV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS 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.  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.	Art. 39. No período compreendido nos primeiros 150 (cento e cinquenta) dias, contados a partir da data de publicação desta resolução, os contratos de serviço com vigência superior a 5 anos devem ser submetidos, pelo operador, à aprovação prévia da ANP.  Art. 40. O operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário no terminal em operação na data de início de vigência desta resolução, cujo carregador proprietário reivindicar este direito, em até 90 (noventa) dias após o início da vigência desta Resolução, contendo no mínimo o seguinte: I – proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal; II – capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo, conforme disposto no Anexo I III – relação dos contratos vigentes para transporte em oleodutos, com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, com outros carregadores que não o carregador proprietário, contendo identificação do contrato e do carregador, volumes e prazos de vigência; e IV – documentação que comprove a titularidade da instalação portuária. § 1º A ANP definirá e publicará a preferência do proprietário para cada carregador proprietário em cada terminal, no prazo máximo de sessenta dias a contar do recebimento da proposta de que trata o caput, com vigência até: I – 31 de dezembro de 2022, para as instalações portuárias com primeira autorização de operação outorgada pela ANP antes de 31 de dezembro de 2012; ou II – dez anos a partir da primeira autorização de operação outorgada pela ANP, nos outros casos. § 2º Na definição da primeira preferência do proprietário, a ANP considerará o menor valor entre a proposta do operador e a capacidade máxima de movimentação do terminal.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
- Foi suprimida a obrigação de apresentação à ANP de todos os contratos vigentes.	

- No art. 39 foi incluída a obrigação transitória de apresentação dos contratos com vigência superior a 5 anos para aprovação da ANP. Tal obrigação se deve ao fato de que, uma vez que a resolução traz restrições ao prazo máximo para contratos, inclusive aqueles decorrentes da preferência do proprietário, há a preocupação de que, durante o período de *vacatio legis* e até que a preferência do proprietário inicialmente definida pela ANP seja divulgada, os agentes firmem contratos de movimentação com vigência superior àquela regularmente aplicável a cada caso. Esse tipo de contrato, muito longo, poderia se prestar a causar embaraço ao acesso de terceiros ao terminal, o que se pretende evitar com a presente proposta de resolução.

- No art. 40, é definido procedimento para a primeira publicação de preferência do proprietário pela ANP, a partir do pedido do operador. São solicitados os mesmos documentos necessários ao cálculo regular de revisão da preferência do proprietário, conforme art. 10, exceto a informação sobre a movimentação de produtos nos últimos meses e a relação dos contratos vigentes entre o operador e todos os carregadores, que não serão levadas em consideração pela ANP nesse primeiro cálculo. Adicionalmente, será solicitado o memorial de cálculo da capacidade de movimentação máxima, documento que será de divulgação obrigatória para todos os terminais e que vai ser considerado pela ANP na determinação do valor da preferência do proprietário.

- Para aqueles terminais que entraram em operação há mais de dez anos, o objetivo da transitoriedade é que sua preferência do proprietário tenha vigência até a próxima revisão da preferência do proprietário dos oleodutos de transporte, conforme Resolução ANP nº 35/2012. Para os terminais que iniciaram a operação mais recentemente, vale a regra geral de preferência do proprietário inicial válida por 10 (dez) anos.

- Conforme § 2º, nessa primeira determinação, o proprietário terá direito a um valor de preferência equivalente à capacidade máxima de movimentação do terminal, e poderá abrir mão desse direito ao solicitar valor inferior.

- Nas próximas revisões, a cada 5 (cinco) anos, o valor de preferência parte desse valor e poderá continuar igual ou, caso o carregador proprietário não mantenha níveis de utilização compatíveis, a preferência do proprietário será diminuída de modo equivalente.

**CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Seção II: Disposições Transitórias**

**ART 41**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não havia.	Art. 41 Os contratos já firmados entre o operador e o carregador proprietário, na data de publicação dessa resolução, com vigência superior à data da próxima revisão da preferência do proprietário, não estão submetidos ao disposto no artigo 13 mas só poderão ser renovados caso sua data limite não ultrapasse à da revisão subsequente da preferência do proprietário.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
Dá tratamento ao contrato vigente que envolva capacidade alocada na preferência do proprietário, excetuando-o do cumprimento imediato das obrigações previstas no artigo 13.	

**CAPÍTULO XIV: DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Seção III: Disposições Finais**

**ART 42 e 43**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Art. 42 Ficam revogadas: I - a Portaria ANP nº 251, de 7 de novembro de 2000; e II - a Portaria ANP nº 10, de 30 de janeiro de 2002. Art. 43 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.	Art. 42. Ficam revogadas: I - a Portaria ANP nº 251, de 7 de novembro de 2000; e II - a Portaria ANP nº 10, de 30 de janeiro de 2002.  Art. 43. Esta Resolução entra em vigor no primeiro dia do terceiro mês após a data de sua publicação.
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
Alteração contempla a inclusão de data para vigência de forma a permitir ajustes do CGST, definição de procedimentos de pedido de acesso, publicação de informações, etc.	

**ANEXO I: Orientações para o cálculo da capacidade de movimentação do terminal**

**(a que se referem os arts. 2, 19, 22, 23, 39 e 40 da Resolução ANP Nº XXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
Não contém essa previsão	ANEXO I (a que se referem os arts. 2, 19, 22, 23, 39 e 40 da Resolução ANP nº XX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])  1. PREMISSAS Os cálculos da capacidade máxima de movimentação e da capacidade operacional de movimentação devem conter: 1.1. Cálculo da capacidade de recebimento mensal, em m³/mês, incluindo a descrição das instalações para descarregamento disponíveis no terminal, para cada modo de transporte, bem como a taxa de utilização e vazões operacionais por produto, ou grupo de produtos, previstas.

1.2. Cálculo da capacidade de armazenagem, em m<sup>3</sup>/mês, contendo a relação de tanques destinados a cada produto e o giro esperado.  
1.3. Cálculo da capacidade de expedição, em m<sup>3</sup>/mês, incluindo a descrição das instalações para carregamento disponíveis no terminal, para cada modo de transporte, bem como a taxa de utilização e vazões operacionais por produto previstas.

### 2. CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS

2.1. A capacidade mensal de movimentação será igual ao menor valor dentre as três informações solicitadas, revelando a etapa da movimentação com maior restrição operacional do terminal.  
2.2. O giro, as capacidades e as vazões utilizadas no cálculo devem ser explicitadas e definidas por cada operador, devendo ser compatíveis com o histórico de movimentação do terminal e seu orçamento anual, podendo advir de valores médios esperados.

### 3. PUBLICIDADE

As instruções e modelo orientativo para a formatação dos arquivos eletrônicos a serem disponibilizados pelos operadores de terminais com o memorial de cálculo da capacidade máxima de movimentação e da capacidade operacional de movimentação, e outros documentos acessórios, estão disponíveis na página eletrônica da ANP na internet ([www.gov.br/anp](http://www.gov.br/anp)).

## MOTIVAÇÃO

A ANP entende que a capacidade de armazenagem estática não é o melhor critério para avaliação de características tais como a eficiência e o nível de utilização de um terminal. Por isso optou pela determinação tanto da capacidade máxima de movimentação do terminal como da capacidade operacional de movimentação do terminal. O primeiro conceito considera que a instalação, alvo de autorização da Agência, opera em sua plenitude e voltada somente para a movimentação de produtos regulados pela ANP. Já, no cálculo da capacidade operacional, não são considerados equipamentos e tanques fora de operação ou destinados à movimentação de produtos não regulados.

Por entender que essas informações são utilizadas rotineiramente, por exemplo, em orçamentos privados e licitações portuárias, a Nova Minuta prevê que os cálculos de capacidade sejam elaborados pelo próprio operador do terminal, que conhece as características operacionais e comerciais da instalação.

Por sua vez, a ANP poderá analisar as informações, determinar o nível de utilização do terminal e comparar o desempenho de diferentes instalações de movimentação e armazenagem de produtos regulados.

## ANEXO II: CONTEÚDO MÍNIMO DO DOCUMENTO DE CONDIÇÕES GERAIS DE SERVIÇOS DO TERMINAL (a que se referem os arts. 16, 19 e 22 da Resolução ANP nº XXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020

NOVA REDAÇÃO

### ANEXO I

(a que se refere o inciso I, do art. 15 da Resolução ANP nº XXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])

### CONTEÚDO DO DOCUMENTO DE CONDIÇÕES GERAIS DE SERVIÇOS DO TERMINAL

Conteúdo mínimo do documento “Condições Gerais de Serviço do Terminal”:

1. Descrição das instalações do terminal
  - 1.1. Capacidade operacional da tancagem, em metros cúbicos, incluindo a identificação dos tanques e das classes dos produtos, de acordo com a Norma ABNT NBR 17.505
  2. Produtos aceitos
    - 2.1. Especificação e requisitos de qualidade
    - 2.2. Regras quanto ao princípio da fungibilidade
    - 2.3. Amostragem e garantias da qualidade
  3. Modos de transporte para carga e descarga
    - 3.1. Condições requeridas para embarcações e veículos
  4. Serviços padronizados do terminal
  5. Serviços complementares ou especiais
  6. Medição dos serviços
    - 6.1. Medição e controle
    - 6.2. Procedimentos relativos a contaminações, perdas e sobras
  7. Obrigações e responsabilidades do operador
  8. Obrigações e responsabilidades do carregador
  9. Condições para protestos (reclamações), acordos e tempos de atendimento
  10. Taxas, encargos, impostos
  11. Seguros e garantias financeiras.

### ANEXO II

(a que se referem os arts. 16, 19 e 22 da Resolução ANP nº XXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])

Conteúdo mínimo do documento “Condições Gerais de Serviço do Terminal” (CGST):

1. Descrição das instalações do terminal
  - 1.1. Capacidade operacional da tancagem, em metros cúbicos, incluindo a identificação dos tanques e das classes dos produtos, de acordo com a Norma ABNT NBR 17.505
  - 1.2. Produtos movimentados no terminal
2. Aspectos de qualidade dos produtos movimentados
  - 2.1. Especificação e requisitos de qualidade
  - 2.2. Regras quanto ao princípio da fungibilidade
  - 2.3. Amostragem e garantias da qualidade
3. Modos de transporte para carga e descarga
  - 3.1. Condições mínimas requeridas a embarcações e veículos para operação no terminal
4. Serviços padronizados do terminal
5. Serviços complementares ou especiais
6. Medição dos serviços
  - 6.1. Formas de Medição e controle
  - 6.2. Critério para remuneração e utilização de lastro de produtos.
  - 6.3. Procedimentos relativos a contaminações, perdas e sobras
7. Obrigações e responsabilidades do operador
8. Obrigações e responsabilidades do carregador
9. Condições para protestos (reclamações), acordos e tempos de atendimento
10. Regras para solução de conflitos
11. Taxas, encargos, impostos
12. Seguros e exigências de garantias financeiras.

13. Regras para solicitação de acesso, negativa de acesso e contestação à negativa de acesso incluindo a data limite para recebimento de solicitações e prazos para as demais manifestações.
- 13.1. Solicitação de acesso: descrição das informações necessárias e dos meios aceitos pelo operador, para que o carregador registre sua solicitação de acesso.
- 13.2. Modelo de formulário, a ser emitido pelo operador, em caso de negativa de acesso.
14. Metodologia e critérios isonômicos para a elaboração da programação.
15. Vínculos operacionais: indicar serviços prestados por outros operadores, logísticos ou portuários, necessários à movimentação de produtos no terminal. Listar as empresas, os respectivos sites na internet e os serviços prestados.
16. Controle de versão do documento, explicitando, no mínimo, o número de todas as versões e datas de vigência.

**MOTIVAÇÃO**

Incluídas as obrigações previstas no texto da minuta.

**CONTEÚDO DO FORMULÁRIO DA SOLICITAÇÃO DE ACESSO**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>ANEXO II (a que se refere o inciso II, do art. 15 da Resolução ANP nº XXXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])</p> <p>CONTEÚDO DO FORMULÁRIO DA SOLICITAÇÃO DE ACESSO Conteúdo mínimo do documento "solicitação de acesso":</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Data da solicitação</li> <li>2. Terceiro interessado: <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. CNPJ da empresa solicitante</li> <li>2.2. Razão social da empresa solicitante</li> <li>2.3. Autorização da ANP relativa à operação pretendida</li> </ol> </li> <li>3. Identificação do terminal para o qual se deseja o acesso</li> <li>4. Serviço pretendido <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1. Período e datas de início e fim</li> <li>4.2. Nome do(s) produto(s) a ser(em) movimentado(s).</li> <li>4.3. NCM e código ANP do produto</li> <li>4.4. Quantidade de produto(s) a ser(em) movimentado(s).</li> <li>4.5. Modais de carga e descarga <ol style="list-style-type: none"> <li>4.5.1. Nome da embarcação, caso aplicável</li> <li>4.5.2. Identificação do duto de transporte, caso aplicável.</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>	<p>Não contém esse anexo.</p>
<b>MOTIVAÇÃO</b>	
<p>- O conteúdo necessário aos pedidos de acesso de cada terminal será definido pelo próprio operador, e deve ser divulgado no CGST. Dessa forma, a ANP não vai mais exigir a padronização dessas informações entre todos os operadores.</p>	

**CONTEÚDO DO REGISTRO HISTÓRICO DOS VOLUMES DIÁRIOS MOVIMENTADOS NO TERMINAL**

MINUTA DA CONSULTA PÚBLICA Nº 01/2020	NOVA REDAÇÃO
<p>ANEXO III (a que se refere a alínea f, do inciso II, do art. 16 da Resolução ANP nº XXXX, de [DIA] de [MÊS] de [ANO])</p> <p>CONTEÚDO DO REGISTRO HISTÓRICO DOS VOLUMES DIÁRIOS MOVIMENTADOS NO TERMINAL</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Campos obrigatórios nos registros da movimentação diária:</li> <li>2. Data da movimentação</li> <li>3. Código ANP do terminal</li> <li>4. Nome do terminal</li> <li>5. Localidade do terminal</li> <li>6. Código ANP do produto</li> <li>7. Nome do produto</li> <li>8. Volume movimentado (em m<sup>3</sup>)</li> <li>9. Tipo de movimentação (transbordo, carga, descarga)</li> <li>10. Modal (rodoviário, ferroviário, cabotagem, longo curso, dutoviário)</li> <li>11. Sigla da unidade federativa (UF) de origem do produto (nacional) ou nome do país de origem (internacional)</li> <li>12. Sigla da unidade federativa (UF) de destino do produto (nacional) ou nome do país de destino (internacional)</li> </ol>	<p>Não contém esse anexo.</p>

**MOTIVAÇÃO**

- As informações necessárias ao histórico de movimentação *mensal* a ser publicado pelo operador estão dispostas no próprio corpo da norma.

**5. CONCLUSÃO**

199. A Nova Minuta de Resolução, ora apresentada, visa substituir a Portaria ANP nº 251/2000, que trata da regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis.

200. A substituição da Portaria vigente se faz necessária, tendo em vista a necessidade de que a ANP:

- Cumpra a obrigação legal de garantir o livre acesso e regular a preferência do proprietário.
- Exija que todos os agentes econômicos envolvidos constituam uma empresa distinta, que se responsabilize pelas atividades transporte, armazenagem e movimentação, adequando a norma a um mercado em transformação, com maior pluralidade de agentes.
- Compatibilize as obrigações previstas na atual Resolução, com a Lei dos Portos, que foi editada posteriormente a atual regulação, trazendo, por exemplo, novas definições para as instalações portuárias.

201. Durante a elaboração da Nova Minuta, os assuntos de maior destaque envolveram a discussão de alternativas para o cálculo da capacidade do terminal, as regras de contratação, o exercício do direito de preferência do proprietário e a delimitação do livre acesso.

202. Considerando as características do mercado brasileiro de combustíveis, as análises apontam para a necessidade de um maior acompanhamento da operação de terminais marítimos que apresentem algum grau de verticalização, à montante ou à jusante, uma vez que há uma tendência à adequação do nível de operação dos terminais verticalizados à operação dos agentes com maior poder de mercado, o que dificultaria o livre acesso.

203. O texto da Nova Minuta considerou todas as contribuições recebidas dos interessados, incluindo as que foram colhidas durante o processo de Consulta e Audiência Públicas ANP nº 01/2020. Esta Nota Técnica apresenta uma tabela, na qual o texto da Nova Minuta de Resolução é comparado ao da Minuta Proposta inicialmente.

204. Recomenda-se que o texto apresentado para a Nova Minuta (SEI siga o rito normal, sem necessidade de AIR (conforme indica o Parecer Nº 1/2021/SIM-CRJ/SIM/ANP-RJ-e, SEI nº 1528438), até a publicação do marco regulatório que substituirá a Portaria ANP nº 251/2000.

---

[1] Disponível no link: <http://www.anp.gov.br/images/central-de-conteudo/notas-estudos-tecnicos/notas-tecnicas/nota-tecnica-08-2018-sim.pdf>

---

JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

JARDEL FARIAS DUQUE

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

DIOGO VALERIO

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural  
Coordenador de Acesso ao Transporte de Líquidos

De acordo:

HELIO DA CUNHA BISAGGIO

Superintendente de Infraestrutura e Movimentação

---

Anexos:

[1] Parecer Nº 1/2021/SIM-CRJ/SIM/ANP-RJ-e (SEI 1528438)

[2] Nota Técnica Nº 48/2021/SDC/ANP-RJ (SEI 1424372)

[3] Minuta de Resolução (SEI 1525651)

---





Documento assinado eletronicamente por **JARDEL FARIAS DUQUE, Especialista em Regulação**, em 06/08/2021, às 16:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **DIOGO VALERIO, Coordenador de Acesso a Transporte de Líquidos**, em 06/08/2021, às 17:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA, Especialista em Regulação**, em 06/08/2021, às 19:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **HELIO DA CUNHA BISAGGIO, Superintendente**, em 26/08/2021, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.anp.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1515249** e o código CRC **53FA5E25**.

---