

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP

Relatório nº 1/2022/SIM-CAL/SIM-e

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 27/2021

1. A referida Consulta Pública teve como assunto a proposta de revisão da Portaria ANP nº 251/2000, norma que regula o acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis.
2. Os principais objetivos da Consulta foram: a. obter contribuições sobre matéria regulatória de interesse geral de agentes econômicos, consumidores ou usuários de bens e serviços da indústria do petróleo, gás natural e biocombustíveis; e b. dar publicidade, transparência e legitimidade às ações regulatórias da ANP.
3. A Consulta Pública se estendeu de 14 de dezembro de 2021 a 12 de fevereiro de 2022. Durante esse período, um total de **20 (vinte)** organizações - 11 agentes econômicos, 6 órgãos de classe ou associações, 2 instituições governamentais e 1 escritório de advocacia - enviaram um total de **388 (trezentos e oitenta e oito)** sugestões/contribuições/comentários em 21 formulários eletrônicos e 9 e-mails com documentação adicional. A descrição dos participantes, bem como o perfil são apresentados na tabela 1.

Tabela 1 - Organizações participantes da Consulta Pública e Perfil

ORGANIZAÇÃO	PERFIL
Grupo Ultra	agente econômico
SUPERGASBRAS	agente econômico
Vibra Energia	agente econômico
Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	agente econômico
Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	agente econômico
Braskem SA	agente econômico
SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	agente econômico
Acelen	agente econômico
Iconic Lubrificantes S.A.	agente econômico
Raizen S.A.	agente econômico
Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	agente econômico
Marchini Botelho Casalta Advogados	escritório de advocacia
SEAE/SEPEC/ME	instituição governamental
ANTAQ	instituição governamental
IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	órgão de classe ou associação
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	órgão de classe ou associação
Sindigás	órgão de classe ou associação
ABPIP	órgão de classe ou associação
Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	órgão de classe ou associação
Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis - BRASILCOM	órgão de classe ou associação

4. A relação das contribuições recebidas, do dispositivo da norma a que faz referência, das justificativas, das identificações dos participantes e do meio através do qual foi recebido (se pelo formulário eletrônico do Microsoft FORMS ou por EMAIL) são apresentadas na tabela 2.

Tabela 2 - Contribuições recebidas no período da Consulta Pública nº 27/2021

FONTE	ORGANIZAÇÃO	DISPOSITIVO	CONTRIBUIÇÃO	JUSTIFICATIVA
FORMS	ANTAQ	Art. 1º	I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP) e arrendadas em portos organizados;	O objetivo é não criar assimetrias regulatórias entre terminais de apoio offshore. Existem terminais especializados nessa atividade localizados em portos organizados. Entendemos que a regra deve ser a mesma para TUPs e arrendamentos.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 1º	Proposta de redação: CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação, sempre que houver capacidade disponível ou ociosa, de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante prestação de serviços pelo agente autorizado pela ANP e devida remuneração. § 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários situados dentro ou fora da área de 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 - operações ship-to-ship (STS), que são operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras; 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; IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL); e V - bases de lubrificantes, autorizadas pela Resolução 18/2009, situadas dentro ou fora do porto organizado;	Caput: Sugestão visa deixar claro no texto que o acesso por terceiros sempre ocorrerá mediante a prestação de serviços pelo operador. A inclusão de "sempre que houver capacidade disponível ou ociosa" visa reforçar as condições para o acesso. Sugerimos, ainda, retirar o termo "titular das instalações" para trazer maior flexibilidade às relações comerciais, assim como para evitar confusão de terminologia com o titular da outorga. Inciso II: Conceito de operações ship-to-ship (operações STS) já previsto na Resolução ANP nº 811/2020. Inicialmente, cabe observar que operações STS podem ser realizadas por agente distinto daquele autorizado a operar o terminal, estando, assim, relacionado à operação do terminal por um contrato próprio. Conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o fato acima citado fundamentou a exclusão dos navios cisterna da abrangência da norma, posto que o operador do terminal não terá condições de prestar acesso discriminatório, pois não presta o referido serviço ou, caso preste, trata-se de contrato distinto daquele de movimentação do terminal. Operações STS não utilizam de instalações do terminal, além das necessárias para atracação, e não ocorre fluxo de produtos terra-mar, não há que se falar em sujeição das operações de STS, atracadas ou não, ao acesso previsto no art. 58 da Lei nº 9.478/97. Ainda, é preciso deixar claro na norma proposta que as bases de distribuição de óleos lubrificantes, definidas na Resolução ANP nº 18/2009 não estão sujeitas às regras de acesso. Destacamos que tais bases também estão sujeitas às provisões da Resolução ANP nº 784/2019, no qual já consta regramento específico para a contratação de espaço por terceiros, razão pela qual fica clara a inaplicabilidade da minuta de resolução em consulta pública a tais instalações.

FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 1º	<p>Alterar o parágrafo 2º do Art. 1º para:</p> <p>§ 2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I- as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>IA – as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuam como objetivo a movimentação ou a armazenagem de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, e que sejam interdependentes e integrados a um sistema de refino;</p> <p>II- as operações ship-to-ship (operações STS), ou seja, operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; e</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL).</p>	<p>Considerando a enorme relevância do objeto desta Consulta Pública para o setor, com desdobramentos para a atratividade dos investimentos em infraestrutura logística e para a dinâmica estabelecida para o abastecimento do mercado brasileiro, a Petrobras reforça a sugestão apresentada na Consulta e Audiência Públicas ANP nº 1/2020 quanto à necessidade de apresentação de Análise de Impacto Regulatório (AIR). Em que pese o exposto na Nota Técnica nº 4/2021/SIM-CRJ/SIM/ANP-RJ e as alterações implementadas na minuta objeto desta Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021, esta Agência somente estará apta a mapear e a avaliar de forma apropriada os cenários e os impactos decorrentes da implantação da norma proposta a partir da elaboração de AIR que contemple elementos compatíveis com o tema.</p> <p>Nessa ordem de ideias, em observância ao princípio da eventualidade, a Petrobras apresenta comentários específicos para os dispositivos que compõem a minuta de resolução que merecem ser considerados, mesmo que se aceite integralmente o exposto anteriormente. As contribuições apresentadas a seguir têm por objetivo contribuir para a construção de um marco regulatório para o acesso por terceiros a terminais aquaviários que ofereça ao setor de petróleo e derivados a segurança jurídica necessária para a gestão de seus negócios e para a realização de investimentos futuros.</p> <p>Os terminais aquaviários integrados aos sistemas de refino são peças fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados. A flexibilização das operações dos terminais de refino refinarias para atendimento a terceiros impacta a capacidade de produção de derivados no país, podendo, inclusive, inviabilizar as operações do refino.</p> <p>Desta forma, considerando o papel determinante da produção das refinarias nacionais para o atendimento ao mercado de derivados de petróleo do país, a Petrobras sugere que a inclusão de inciso no parágrafo 2º do Art. 1º com o objetivo de retirar da abrangência da norma os terminais aquaviários planejados para suprimento de petróleo e escoamento de derivados de sistemas de refino. Esta medida vai ao encontro do interesse público de assegurar o pleno funcionamento das refinarias atualmente implantadas no Brasil como meio para garantia do equilíbrio da cadeia de suprimentos e do pleno atendimento do mercado brasileiro.</p> <p>A alteração proposta para o inciso III do parágrafo 2º do Art. 1º visa trazer para a minuta em consulta pública a definição de operações ship-to-ship (operações STS) prevista na Resolução ANP nº 811/2020, entendendo que tais operações, independente da modalidade, não compõem o escopo desta minuta pelos motivos abaixo expostos.</p> <p>Inicialmente, observa-se que a definição de “terminal aquaviário ou terminal”, apresentada no Art. 2º da presente minuta, pressupõe a “movimentação de produtos regulados, por meio da interligação de equipamentos que possibilitam o carregamento e descarregamento e navios e barcas”. Entretanto, nas operações STS, mesmo nas atracadas a contrabordo, o produto transferido não passa por instalações do terminal (a interligação entre os navios se dá por mangotes ligados entre eles e não entre o navio e o terminal). Assim, uma vez que operações STS não utilizam de instalações do terminal, além das necessárias para atracação, e não ocorre fluxo de produtos terra-mar, não há que se falar em sujeição das operações de STS, atracadas ou não, ao acesso previsto no art. 58 da Lei nº 9478/97.</p> <p>Adicionalmente, as operações STS podem ser realizadas por agente distinto daquele autorizado a operar o terminal, estando relacionado ao operador do terminal por um contrato próprio. Conforme Nota Técnica nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o fato acima citado fundamentou a exclusão dos navios cisterna da abrangência da norma, posto que o operador do terminal não terá condições de prestar acesso discriminatório, pois não presta o referido serviço ou, caso preste, trata-se de contrato distinto daquele de movimentação do terminal.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 1º	<p>Art. 1º (...)</p> <p>§ 2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>(...)</p> <p>V - bases de distribuição situadas em instalações portuárias.</p>	<p>A presente contribuição busca adequar a minuta de resolução à premissa estabelecida pelo art. 58 da Lei Federal nº 9.478/1997 (“Lei do Petróleo”) que, ao tratar sobre o transporte de petróleo, seus derivados e gás natural (Capítulo VII), prevê a faculdade de interessados fazerem uso “dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos”, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.</p> <p>Como já esclarecido pela Raizen no âmbito das contribuições apresentadas à Consulta Pública 01/2020 – e reconhecido pela própria ANP no Workshop realizado em 28 de setembro de 2020 –, é importante que se tenha em mente que nem todas as instalações portuárias recebem o tratamento dispensado aos “terminais marítimos”. A rigor, a regulação foi erigida de modo a conferir tratamento distinto às instalações portuárias a depender da sua vocação, ou seja, da sua finalidade. Na prática, no setor de derivados, determinadas instalações portuárias operam como “terminais marítimos” (que nada mais são do que instalações de transportes, cuja vocação principal é a prestação de serviços de movimentação de cargas e, em decorrência dessa movimentação, a armazenagem do produto por certo período de tempo), enquanto outras como “bases de distribuição” (instalações que têm por objetivo primordial a armazenagem, detidas por distribuidoras e utilizadas, preponderantemente, pelo seu detentor, exercendo papel de suma relevância para assegurar a continuidade do abastecimento regional).</p>

				<p>Além de se tratar de um modelo largamente utilizado na prática, vale lembrar que essa diferenciação é admitida pela regulação da ANP e da própria ANTAQ – que, em leilões portuários recentes, tem expressamente admitido a faculdade de os futuros arrendatários optarem por explorar as respectivas áreas portuárias arrendadas sob o regime de bases de distribuição ou de terminais marítimos.</p> <p>Na medida em que as bases possuem características próprias e não são regidas pelas disposições do Capítulo VII da Lei do Petróleo, o disposto no art. 58 da lei não se aplica a estas instalações. Não por outra razão, houve reconhecimento expresso pela ANP no Workshop realizado em setembro de 2020 de que não seria cabível estender a aplicação deste dispositivo às bases de distribuição.</p> <p>A proposta de norma, reconhecendo a circunstância de que determinadas instalações portuárias não deverão receber, à luz da regulação da ANP, o tratamento de “terminal marítimo”, expressamente excluiu do seu âmbito de aplicação determinadas instalações portuárias que não se sujeitam ao disposto no art. 58 da Lei do Petróleo. Apesar disso, as “bases de distribuição” não foram incluídas de forma expressa no rol de exceções do art. 1º, §2º - o que, diante dos esclarecimentos já prestados pela própria ANP a respeito, presume-se ser decorrente de erro material.</p> <p>Por essa razão, a fim de que não restem dúvidas quanto à inaplicabilidade das disposições da futura norma às bases de distribuição, sugere-se, em prol da segurança jurídica, que seja incorporado no rol do art. 1º, § 2º, exceção expressa às “bases de distribuição” situadas em instalações portuárias, dada a não sujeição dessas instalações ao disposto no art. 58 da Lei do Petróleo, tal qual reconhecido pela própria Agência.</p>
FORMS	Iconic Lubrificantes S.A.	Art. 1º	<p>Art. 1º (...) §2º Não estão sujeitos a esta Resolução: Novo Inciso: Bases de óleos lubrificantes, autorizadas pela Resolução 784/2019, situadas dentro ou fora do porto organizado</p>	<p>Solicitamos a inclusão de um novo inciso ao Art. 1º para contribuir e aprimorar a nova proposta de Resolução ANP.</p> <p>Destacamos que tais bases também estão sujeitas às previsões da Resolução ANP nº 784/2019, no qual já consta regramento específico para a contratação de espaço por terceiros, razão pela qual fica clara a inaplicabilidade da minuta de resolução em consulta pública a tais instalações.</p> <p>Cabe ressaltar também que a indústria de lubrificantes possui como característica aprovações de formulações, acordo de especificação com clientes e certificações normativas, onde faz-se necessário garantir a rastreabilidade de toda a cadeia de fornecimento. Bem como, o atendimento a especificação dos produtos fabricados e suas matérias-primas, o que inviabiliza a mistura de óleos básicos de diferentes origens, levando a alterações nas especificações e rastreabilidade da matéria-prima.</p>
FORMS	Acelen	Art. 1º	<p>Art. 1º (...) §2º. Não estão sujeitos a esta Resolução: (...) II - as operações de transferência entre embarcações, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis; (...) V - as instalações portuárias integradas ao sistema logístico de uma refinaria;</p>	<p>Como é de conhecimento desta d. Agência, a indústria do petróleo e seus derivados tem como um de seus principais atores as refinarias, que possuem papel fundamental para a garantia da segurança energética do país. Uma refinaria, entretanto, não deve ser entendida como uma unidade de produção isolada, mas sim como um conjunto de ativos que operam de maneira integrada e que viabilizam o próprio exercício da atividade econômica. Inseridos nesse conceito, além da refinaria em si, devem ser considerados nessa unidade industrial os dutos de transporte e transferência, bem como os terminais, terrestres e/ou marítimos, todos eles indispensáveis para o suprimento da refinaria com insumos essenciais (em especial, o óleo cru) e para o escoamento da produção a ser entregue aos agentes que integram a próxima etapa da cadeia econômica. Ou seja, dutos e terminais associados às refinarias são ativos concebidos e instalados tendo como única vocação servir ao funcionamento da respectiva refinaria.</p> <p>Corroborando essa premissa fática e operacional, o Tribunal de Contas da União, ao analisar o papel dos terminais associados às refinarias (os quais denominou de “terminais reguladores”) atestou, em Relatório de Auditoria produzido em processo de acompanhamento dos resultados dos desinvestimentos da Petrobras no mercado de refino (TC 003.245/2020-9), que “Os terminais reguladores são instalações localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuem como objetivo a movimentação ou a armazenagem de petróleo, derivados ou biocombustíveis e que são interdependentes ou integrados a um sistema de refino, tendo função distinta daqueles destinados ao recebimento e expedição e produtos.” (§93). Resta claro, portanto, que, diferentemente de terminais marítimos concebidos e vocacionados para a movimentação de cargas de terceiros, os terminais associados às refinarias possuem função totalmente distinta, servindo como estruturas indispensáveis ao funcionamento regular do processo produtivo da refinaria. Não por outra razão, a modelagem eleita pela Petrobras para o processo de desinvestimento no seu parque de refino, e aprovada pelos diversos órgãos de controle – incluindo o TCU –, considerou a formação de clusters integrados pelas refinarias e seus ativos logísticos associados (dentre os quais, os terminais marítimos), que passaram a compor uma única unidade de negócio e alienadas ao mesmo comprador. Esse modelo é imprescindível, não apenas para a atratividade do investidor, mas, como visto, para a própria segurança da operação da refinaria e do suprimento energético do país. Sob essa ótica, entendemos que a regulação não</p>

				<p>deve dispensar aos terminais vocacionados ao atendimento das refinarias o mesmo tratamento conferido aos terminais que possuem como única finalidade a movimentação de cargas de terceiros (operadores logísticos tradicionais). No que se refere ao acesso de terceiros, essa distinção se revela ainda mais necessária, visto os impactos que um eventual comprometimento da disponibilidade daquela infraestrutura ao refinador poderá causar ao processo produtivo da refinaria. O resguardo da utilização da infraestrutura associada às refinarias é inclusive uma forma de se estimular a garantia de otimização da produção e da eficiência do parque de refino, que deve ser revertida em ofertas mais competitivas ao mercado consumidor. O que se busca, portanto, é que esta d. Agência reconheça a distinção entre os papéis dos dois tipos de terminais marítimos existentes e que, a partir disso, promova a devida distinção regulatória.</p> <p>A redação proposta pelo dispositivo em referência exclui da incidência da norma as operações de transferência de produtos entre embarcações (denominadas Ship to Ship - StS), entretanto, apenas na modalidade em que as embarcações não estão atracadas. A nossa sugestão é que a redação do dispositivo em referência abranja as operações StS atracadas e não atracadas, visto que ambas não são afetadas pela regra de livre acesso.</p>
EMAIL	Acelen	Art. 1º		<p>(...) (§93). E prossegue o órgão de controle, "A tancagem do terminal aquaviário funciona como um pulmão para o sistema, armazenando temporariamente os produtos, de forma a permitir mudanças no fluxo e na quantidade do produto que está sendo movimentado. O nível de produção das refinarias depende dessa capacidade de escoamento. Se algum elemento do sistema colapsar ou atingir seu limite e o fluxo não puder ser redirecionado, a produção será comprometida. Dessa forma, não apenas a disponibilidade de tancagem nos terminais e refinarias é imprescindível para a efetiva movimentação de produtos no sistema, mas de igual forma é fundamental a eficiência operacional das estruturas de atracação, linhas de carga e sistemas de recepção e expedição de carga, dutos de transporte e estações de bombeamento, de forma a permitir eficiente giro dos estoques. A janela de oportunidade para acesso de um terceiro ao terminal como um todo considera a disponibilidade simultânea de todas essas estruturas. Assim, a indisponibilidade de uma compromete o atendimento de toda a operação, mesmo que as demais se mostrem disponíveis. De tal modo, é possível, por exemplo, que um interessado encontre um pier disponível em data de sua conveniência, mas o sistema de tancagem não disponha de volume de capacidade suficiente para viabilizar a operação no tempo requerido. Ou mesmo que toda a estrutura de um terminal esteja disponível, mas limitada por uma operação com uma refinaria com estrutura limitada para a movimentação" (§§ 257 a 259) (grifos nossos) Resta claro, portanto, (...)</p> <p>(...) processo produtivo da refinaria. Vale dizer que tal premissa não deve ser compreendida como qualquer posicionamento desfavorável à competição, cujo fomento por esta d. Agência é louvável e representa a própria razão de ser da aquisição do cluster RLAM/Refinaria de Mataripe S.A. pela Acelen. Muito pelo contrário, o resguardo da utilização da infraestrutura associada às refinarias é inclusive uma forma de se estimular a garantia de otimização da produção e da eficiência do parque de refino, que deve ser revertida em ofertas mais competitivas ao mercado consumidor. Importante ainda que não se confunda a disponibilidade e utilização das infraestruturas associadas pelo refinador com a verticalização das atividades de refino e operação logística (cujo debate sobre vantagens e desvantagens não é objeto desta contribuição). O que se busca (...)</p> <p>(...) embarcações não estão atracadas. Vale destacar que a operação de StS é regulada, no âmbito desta d. Agência, pela Res. 811/20, que traz como definição do StS as "operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras.". Ou seja, a operação de StS consiste, essencialmente, no transbordo de produtos de um navio para o outro, independentemente de as embarcações estarem atracadas ou não. Logo, a atracação ou não das embarcações são apenas técnicas alternativas para se realizar a operação, o que, na nossa visão, não deveria acarretar qualquer distinção sob a ótica regulatória que aqui se propõe. Além disso, a norma objeto desta Consulta Pública tem por objetivo regular o livre acesso em terminais marítimos, não havendo, a nosso ver, relação com a operação das embarcações que suprem ou recebem as cargas desses terminais. Logo, a nossa sugestão é que a redação do dispositivo em referência se limite a indicar que não estão sujeitos à Resolução as operações de transferência entre embarcações (StS), de modo geral, sendo dispensável a delimitação da hipótese da embarcação estar ou não atracada.</p>
FORMS	SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	Art. 1º	<p>Alteração no Artigo 1º § 2º com ajuste da redação II e adição do V conforme abaixo:</p> <p>2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p>	<p>É preciso deixar claro na norma proposta que as Bases de Distribuição incluindo as de lubrificantes não estão sujeitas às regras de acesso. Importante esclarecer que o conceito de Base de Distribuição é regulado por normas próprias (RANP 784/2019 , RANP 58/2014 e RANP 18/2009).</p> <p>Diferentemente dos terminais aquaviários, as bases de distribuição são instalações voltadas, essencialmente, à armazenagem de</p>

			<p>II - operações ship-to-ship (STS), que são operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis;</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL); e</p> <p>V - bases de lubrificantes, autorizadas pela Resolução 18/2009, situadas dentro ou fora do porto organizado;</p>	<p>combustíveis e lubrificantes e à utilização das instalações pelo seu detentor, já sendo possível a contratação de espaço por terceiros, conforme disciplinado pela Resolução ANP nº 784/2019.</p> <p>Vale ressaltar que Bases de Distribuição, mesmo situadas em áreas portuárias, não devem ser confundidas com Terminais Aquaviários. A simples localização geográfica de uma Base de Distribuição não deverá ser o fator de sua definição, mas sim seu propósito operacional.</p> <p>Com relação às operações de STS, cumpre destacar que o conceito de operações ship-to-ship (operações STS) já está previsto na Resolução ANP nº 811/2020. Inicialmente, cabe observar que operações STS podem ser realizadas por agente distinto daquele autorizado a operar o terminal, estando, assim, relacionado à operação do terminal por um contrato próprio. Conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o fato acima citado fundamentou a exclusão dos navios cisterna da abrangência da norma, posto que o operador do terminal não terá condições de prestar acesso discriminatório, pois não presta o referido serviço ou, caso preste, trata-se de contrato distinto daquele de movimentação do terminal.</p> <p>Operações STS não utilizam de instalações do terminal, além das necessárias para atracação, e não ocorre fluxo de produtos terra-mar, não há que se falar em sujeição das operações de STS, atracadas ou não, ao acesso previsto no art. 58 da Lei nº 9.478/97.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 1º	<p>NOVA PROPOSTA DE REDAÇÃO: Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação, sempre que houver capacidade disponível ou ociosa, de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante prestação de serviços pelo operador do terminal aquaviário e devida remuneração.</p> <p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - NOVA PROPOSTA DE TEXTO PARA INCISO II: operações ship-to-ship (operações STS), que são operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; e</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL). e</p> <p>INCLUSÃO DE INCISO V - as instalações portuárias de armazenamento autorizadas pela ANP em favor de refinarias, consumidores industriais ou arrendadas por estes para seu uso exclusivo.</p> <p>INCLUSÃO DE PARÁGRAFO § 3º Caso as instalações previstas no §2º e seus incisos constem na mesma autorização relativa às instalações portuárias sujeitas a esta resolução, o interessado poderá solicitar o desmembramento da autorização para a instalação não integrante do terminal e, portanto, não sujeita às regras previstas nesta norma.</p> <p>INCLUSÃO DE PARÁGRAFO §4º Na hipótese do §3º, os efeitos da separação da autorização para fins de não incidência das regras de acesso de terceiros previstas nesta norma retroagirão (i) à data de entrada em operação comercial da instalação ou (ii) à data na qual a instalação passou a não integrar funcionalmente o Terminal, o que tiver ocorrido por último.</p>	<p>Sugestão visa deixar claro no texto que o acesso por terceiros sempre ocorrerá mediante a prestação de serviços pelo operador.</p> <p>A inclusão de “sempre que houver capacidade disponível ou ociosa” visa reforçar as condições para o acesso.</p> <p>Sugerimos, ainda, retirar o termo “titular das instalações” para trazer maior flexibilidade às relações comerciais, assim como para evitar confusão de terminologia com o titular da outorga.</p> <p>Inciso II: Conceito de operações ship-to-ship (operações STS) já previsto na Resolução ANP nº 811/2020. Inicialmente, cabe observar que operações STS podem ser realizadas por agente distinto daquele autorizado a operar o terminal, estando, assim, relacionado à operação do terminal por um contrato próprio. Conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o fato acima citado fundamentou a exclusão dos navios cisterna da abrangência da norma, posto que o operador do terminal não terá condições de prestar acesso discriminatório, pois não presta o referido serviço ou, caso preste, trata-se de contrato distinto daquele de movimentação do terminal.</p> <p>Operações STS não utilizam de instalações do terminal, além das necessárias para atracação, e não ocorre fluxo de produtos terra-mar, não há que se falar em sujeição das operações de STS, atracadas ou não, ao acesso previsto no art. 58 da Lei nº 9478/97.</p> <p>Inciso V e § 3 e 4</p> <p>Grandes consumidores industriais (que obtêm seu suprimento direto de produtores/importadores) também têm tancagem para seu uso exclusivo em Terminais. Em geral, tais consumidores ou construíram diretamente a tancagem ou são arrendatários da integralidade do tanque. Estas instalações não são funcionalmente afetadas às atividades de movimentação por terminais marítimos e, portanto, devem ser desmembradas do título jurídico do Terminal (e, em consequência, não estarem sujeitas às regras de acesso e reporte).</p> <p>Além disso, estruturas de tancagem e bases cujos sistemas estão integrados às refinarias não possuem viabilidade técnica para compartilhamento e acesso por terceiros, uma vez que integram rede operacional complexa do refino.</p> <p>Por fim, e ratificando o pleito de inclusão do inciso V, a ANP, no âmbito do Ato de Concentração entre REAM/Atem e Petrobras (aquisição refinaria REMAN). Processo CADE nº 08700.006512/2021-37, por meio do OFÍCIO Nº 37/2022/SDC/ANP-RJ-e, datada do 09/02/2022, reconhece que “A Portaria ANP nº 251/2000 se aplica apenas ao terminal e seu operador e, portanto, não se aplica ao operador da refinaria, por ausência de previsão legal para tanto - o art. 58 da Lei do Petróleo se restringe aos terminais marítimos (i.e. aquaviários) e dutos de transporte.</p> <p>Sendo assim, em que pese o Terminal Aquaviário de Manaus estar sujeito às regras de livre acesso, entendemos que a operação de suprimento das bases dos distribuidores de GLP conectadas à REMAN por outras empresas, via Terminal Aquaviário de Manaus, de maneira independente do operador da refinaria, NÃO ESTARIA GARANTIDA com a simples aplicação das regras de livre acesso ao terminal, previstas na Portaria ANP nº 251/2000.”</p>
FORMS	Petrobras	Art. 1º	Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais	Item II

	Transporte S.A - TRANSPETRO		<p>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.</p> <p>§ 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários situados dentro ou fora da área de porto organizado.</p> <p>§ 2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações Ship to ship de transferência entre embarcações, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis;</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL); e</p> <p>V - as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuam como objetivo a movimentação ou a armazenagem de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, e que sejam interdependentes e integrados a um sistema de refino</p>	<p>Conforme resolução 811/2020 as operações ship to ship são operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, não sendo portanto atividade de Terminal Aquaviário, uma vez que não se utiliza de nenhuma outra instalação do terminal que não as necessárias para atracação e não há um fluxo terra-mar envolvido. Considerando o exposto, entende-se que não essa atividade não deve ser incluída na presente resolução</p> <p>Item V</p> <p>Propomos atribuir um tratamento diferenciado às instalações de movimentação e armazenagem pertencentes aos sistemas de refino, não sendo a norma aplicável a estas instalações.</p> <p>Estas instalações são fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados e foram projetadas com intuito de operar de forma a buscar a otimização de um sistema integrado terminal - refinaria.</p> <p>No entanto, caso a exclusão destas instalações não seja considerada pela ANP, entende-se que deva-se manter para estes terminais a preferência integral ao carregador proprietário de sua capacidade de utilização, uma vez que são parte integrante de sistemas de produção maiores, que devem ser preservados.</p> <p>Cumpramos informar que, a despeito da complexidade da atividade de programação logística integrada ao refino e ao E&P, e resguardada a prioridade de atendimento à sua programação, o operador, imbuído do interesse legítimo de otimização do uso de seus ativos, analisa a todo tempo a possibilidade de atendimento a solicitações de acesso por terceiros interessados em movimentação de volumes em seus terminais aquaviários.</p> <p>Em caso de impossibilidade de atendimento às solicitações de terceiros, conforme determinado pela regulação existente, o operador do terminal deve estar preparado para apresentar as suas justificativas, submetendo-se à fiscalização da Agência Reguladora.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 1º	<p>Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais marítimos autorizados pela ANP sempre que houver capacidade disponível ou ociosa para a movimentação de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante remuneração ao titular das instalações.</p> <p>§ 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários situados dentro ou fora da área de porto organizado.</p> <p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações de transferência entre embarcações atracadas ou não, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis; e</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL).</p> <p>Novo inciso. os estabelecimentos autorizados pela ANP a funcionarem como base de distribuição de combustíveis, independentemente de estarem dentro de Portos Públicos ou TUPS.</p>	<p>Caput - O art. 58 da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478 de 1997) menciona o acesso a qualquer interessado apenas os terminais marítimos.</p> <p>Novo inciso - As bases de distribuição já estão submetidas às regras de acesso, porém esse acesso se dá mediante os contratos de cessão de espaço, de acordo com o previsto na RANP nº 784 de 2019. Não se mostra possível tratar as bases de distribuição como os terminais, visto que ambos possuem características e obrigações distintas, além de regulamentação própria. Diferente das bases de distribuição, os terminais são autorizados a operar por meio das regras dispostas na RANP nº 52 de 2015. De modo geral, os estabelecimentos autorizados pela ANP a funcionarem como base de distribuição de combustíveis possuem vocação para garantir o abastecimento regional suportando a operação das distribuidoras proprietárias e movimentam cargas próprias. Nessa linha, tais instalações portuárias não têm foco em atender terceiros e vender a capacidade nos terminais, pois não faz parte do seu core business. Na verdade, eles cumprem exigências de estoque mínimo, atuam em função do atendimento aos clientes dos distribuidores e podem movimentar, prioritariamente, cargas por via rodoviária, não necessariamente pela via aquaviária.</p> <p>Inciso II - Reforça-se a necessidade da exclusão também das operações ship-to-ship atracadas para proteção dos investimentos realizados.</p> <p>Não se pode equiparar uma operação de navio atracado com um terminal marítimo, tendo em vista a sua liberdade para zarpar, bem como não se pode considerar a tancagem deste como parte integrante do terminal.</p>
FORMS	Sindicás	Art. 1º	<p>1- Comentário: Necessidade de realização de AIR.</p> <p>- Sugestão de inclusão/criação:</p> <p>Art. 1º [...] § 2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>V – As instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuam como objetivo a movimentação ou a armazenagem de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, para distribuição, configurando-se assim como base de distribuição.</p>	<p>O Sindicás e suas empresas associadas, como apresentado na introdução do presente material, defende que a CP/AP ANP 27/2021 deve ter em seus materiais uma Análise de Impacto Regulatório estruturada. Ocorre que verifica-se posicionamentos da ANP de que a Nota Técnica substituiria o instrumento de AIR, sendo que eles não se confundem. Nesse sentido, cumpre destacar que nos termos do art. 3º do Decreto 10.411/2020, [...] "[A] edição, a alteração ou a revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional será precedida de AIR". [...] O que resta evidenciado é que o citado dispositivo não faculta aos órgãos a realização da AIR, mas sim atribui como condição necessária para a validade da norma, sem a qual contamina todo procedimento de consulta e audiência públicas.</p> <p>Ainda, cumpre ressaltar que a presente revisão regulatória não deve, em qualquer hipótese, ser considerada como exceção ou mesmo buscar eventual enquadramento em hipóteses de dispensa de AIR, uma vez que se trata de norma que: (i) regula acesso de terceiros; (ii)</p>

				<p>limita direito de preferência de proprietário e; (iii) gera impacto financeiro ao setor e por consequência ao país. Pelo exposto, e sempre levantado pelo Sindigás nos diversos mais diversos debates, para que se tenha a eficácia da regulação e considerando o ordenamento jurídico vigente é mandatório, ainda mais nesse caso específico, a análise ex ante da norma a ser proposta por esta Agência.</p> <p>Sobre a sugestão de inclusão do inciso V no §2º do art. 1º, importante notar que as instalações portuárias com destinação específica, ou seja, operacionais das empresas, deveriam estar inseridas nas hipóteses de excepcionalidade para aplicação da norma. Ocorre que no caso do setor de GLP, o uso das instalações portuárias são de recebimento direto para operação nas bases de distribuição. Sendo assim, verifica-se que a atividade está fora do abastecimento primário, e em verdade resulta em operação atrelada a um elo abaixo da cadeia.</p> <p>Deste modo, recomendamos a criação do inciso V no §2º do art. 1º, para que não ocorra desincentivos aos novos investimentos, assim como garantir maior segurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 1º	<p>Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação, sempre que houver capacidade disponível ou ociosa, de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante prestação de serviços pelo agente autorizado pela ANP e devida remuneração.</p> <p>§ 1º Estão sujeitos a esta Resolução os terminais aquaviários situados dentro ou fora da área de porto organizado.</p> <p>§ 2º Não estão sujeitos a esta Resolução as seguintes instalações situadas dentro ou fora do porto organizado:</p> <p>[...]</p> <p>V – as bases de distribuição compartilhadas ou não;</p> <p>VI – as estações de transbordo de carga (ETCs)</p>	<p>art 1 caput: Deixar mais claro que o acesso a terceiros será concedido apenas mediante capacidade ociosa ou disponível, nos termos da definição proposta na presente minuta pela ANP. A possibilidade de terceiros interessados utilizarem os terminais quando houver 'capacidade de movimentação ociosa ou disponível', visa manter o equilíbrio necessário entre o acesso de terceiros e o direito de preferência, estimulando a concorrência por meio de incentivo à participação privada, seja através da permissão de acesso, nas condições ora propostas, seja através da atração de novos investidores.</p> <p>Importante ressaltar que a Vibra defende que eventual negativa de acesso pelo operador do terminal, ainda que exista a capacidade de movimentação disponível ou ociosa, deverá ser reprimida com a celeridade necessária para garantir que disposto na norma será observado por todos os agentes regulados. Comportamentos inadequados ou oportunistas devem ser combativos e os infratores punidos.</p> <p>INCLUSÃO no § 2º: Restar claro que a atividade de distribuição de combustíveis está regulamentada pela Resolução ANP nº 58/2014 e que a operação das instalações de bases individuais e de bases compartilhadas está regulamentada na Resolução ANP nº 784/2019.</p> <p>A atividade exercida por um distribuidor de combustível é distinta daquela exercida por um operador de terminal e não se confundem, inclusive nas bases instaladas em áreas portuárias. Não por outro motivo, foi esse o entendimento da ANP na Nota técnica, no qual esclareceu que a norma não se estenderia às bases de distribuição.</p> <p>Por analogia, a vedação se estenderia as estações de transbordo (ETCs)</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 1º	<p>Art. 1º Fica regulado 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 prestação de serviços executada pelo operador do terminal aquaviário ao titular das instalações, desde que os mesmos sejam indispensáveis para a movimentação daqueles Produtos, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário</p> <p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações de transferência entre embarcações não atracadas, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - os tanques utilizados total ou parcialmente para movimentação e armazenamento de metanol ou outros granéis líquidos em instalações portuárias que também movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis;</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL); e</p> <p>V - os terminais aquaviários multipropósito.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 1º): É necessária a alteração no texto para resgatar a "excepcionalidade" do §1º, art. 1 da PAMP 251/2000, para o caput do art. 1º da Minuta. O acesso deve ser concedido de forma excepcional, ou seja, quando for indispensável o acesso, não podendo ser compreendido como regra geral. No mesmo sentido estão a Lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos) e o art. 44 do Decreto n.º 8.033/2014.</p> <p>Deve ficar claro que a prestação de serviços é executada pelo operador de terminal aquaviário ao terceiro interessado solicitante, com vistas a garantir segurança e higidez de todos os processos operacionais e de segurança.</p> <p>O objetivo da regulamentação de acesso é promover o livre mercado, a livre concorrência, sem que persistam barreiras e restrições discriminatórias. Contudo, os acessos às estruturas precisam estar acompanhados da essencialidade e indispensabilidade da demanda por terceiros, justamente porque a utilização é concedida de forma excepcional, e não pode ser considerada como regra geral.</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (III): No inciso III, §2º, da minuta não deixa claro se a utilização de tanques para operação com metanol, considera toda a instalação portuária ou somente os tanques.</p> <p>Deve-se considerar os tanques utilizados total ou parcialmente para movimentação e armazenamento de metanol, em vez de toda instalação portuária, justamente porque haverá maior flexibilidade operacional para o terminal, assim como aumento a disponibilidade de capacidade de movimentação para combustíveis.</p> <p>Notadamente a preocupação da ANP é de excluir os terminais que operem com metanol, focando a aplicação das regras da minuta aos combustíveis. Desta forma, a sugestão é para propor ressalva direcionada para terminais multipropósito que operem com ambos os produtos (metanol e combustíveis), além de outros granéis líquidos.</p>

				<p>INCLUSÃO DE INCISO (V): É necessária a exclusão dos efeitos da norma sobre o “terminal aquaviário multipropósito”, com a criação de um novo inciso, bem como a criar a sua definição na minuta.</p> <p>A primeira Nota Técnica da ANP NT11/2019-SIM/ANP admite que os “terminais aquaviários multipropósito” precisam ser diferenciados das empresas pertencentes a grupos econômicos, justamente por se dedicam a à atividade de operação logística de terminal”. (NT11ANP/SIM 2019, p. 27). Já na nova Nota Técnica elaborada pela ANP (NT 01/2021-SIM/ANP), acerca sugestão de definição de termina aquaviário multipropósito, a SIM/ANP igualmente admite, contudo, deixa de fazer a diferenciação desses agentes econômicos (NT/ANP/SIM 2021, p. 14):</p> <p>“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”.</p> <p>A ANP ressalta a “necessidade de fazer a diferenciação dos operadores de terminais desverticalizados”, mas não apresenta proposta na minuta que faça efetivamente a diferenciação. Com efeito, não parece adequado admitir que há diferença entre a operação dos terminais aquaviários multipropósito, e no mesmo sentido aduzir que é favorável a diferenciação, mas no texto da minuta apresentada deixar de trazer literalmente a diferença.</p> <p>É medida inescusável a observância ao disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020, no sentido de que a ANP tem o dever de elaborar Análise de Impacto Regulatório para a minuta sugerida, analisando se as deduções apresentadas na NT 01/2021-SIM/ANP serão efetivamente alcançadas. É preciso demonstrar que nesses estudos há análise sobre os impactos sobre (...) FORMULARIO LIMITOU A INSERÇÃO</p>
EMAIL	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 1º		<p>A ANP ressalta (...) diferença.</p> <p>Também não é lógico deduzir que a minuta de resolução não vai prejudicar os terminais desverticalizados, porque não existem incentivos naturais à adoção de procedimentos discriminatórios por esses agentes, mas mesmo assim optar por submetê-los às mesmas regras dos terminais verticalizados.</p> <p>É medida inescusável (...) os terminais aquaviários multipropósito, e nesses estudos devem conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 1º	<p>1) Necessidade de realização de AIR;</p> <p>2) Incluir item VI</p> <p>Art. 1º [...]</p> <p>[...] § 2º Não estão sujeitos a esta Resolução: [...]</p> <p>VI - as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, que possuam como objetivo a movimentação ou a armazenagem de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, para distribuição, configurando-se assim como base de distribuição.</p>	<p>1) Nos termos do art. 3º do Decreto 10411/2020, "A edição, a alteração ou a revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional será precedida de AIR". Tal dispositivo não faculta aos órgãos a realização da análise do impacto regulatório, mas sim atribui como condição necessária para a validade da norma. Há que se ressaltar que a presente revisão não pode, em hipótese alguma, ser considerada como exceção ou enquadrada em hipótese de dispensa uma vez que se trata de norma que:</p> <p>(i) regula acesso de terceiros;</p> <p>(ii) limita direito de preferência de proprietário e;</p> <p>(iii) gera impacto financeiro ao setor e por consequência ao país.</p> <p>Desta feita, para que se tenha a eficácia da norma é mandatório, neste caso, a análise ex ante da norma a ser proposta por esta Agência.</p> <p>A ANP deverá ainda realizar nos termo do art. 13 do Decreto supracitado a Análise do Resultado Regulatório -ARR, aferindo desta maneira a efetividade das alterações normativas bem como a edição dos ajustes necessários.</p> <p>2) As bases de distribuição, ainda que dentro da área portuária não podem ser consideradas área de operação portuária. Trata-se de figura distinta com regulação própria, qual seja, RANP 784/2019 e RANP 58/201, razão pela qual não está sujeita aos termos desta normativa.</p> <p>Diferentemente dos terminais aquaviários, as bases de distribuição são instalações voltadas, essencialmente, à armazenagem de combustíveis e à utilização das instalações pelo seu detentor, sendo possível a contratação de espaço por terceiros, conforme disciplinado pela Resolução ANP nº 784/2019.</p>
EMAIL	SUPERGASBRAS	Art. 1º	Necessidade de realização de ARR;	
FORMS	Grupo Ultra	Art. 1º	<p>Manutenção do artigo e inclusão de novo inciso:</p> <p>V - os estabelecimentos autorizados pela ANP a funcionarem como base de distribuição de combustíveis, independentemente de estarem dentro de Portos Públicos ou TUPs .</p>	<p>As bases de distribuição já estão submetidas às regras de acesso, porém esse acesso se dá mediante os contratos de cessão de espaço, de acordo com o previsto na RANP nº 784 de 2019. Não se mostra possível tratar as bases de distribuição como os terminais, visto que ambos possuem características e obrigações distintas, além de regulamentação própria. Diferente das bases de distribuição, os terminais são autorizados a operar por meio das regras dispostas na RANP nº 52 de 2015. De modo geral, os estabelecimentos</p>

			<p>autorizados pela ANP a funcionarem como base de distribuição de combustíveis, possuem vocação para garantir o abastecimento regional, suportando a operação das distribuidoras proprietárias e movimentam cargas próprias. Nessa linha, tais instalações portuárias não têm foco em atender terceiros e vender a capacidade nos terminais, pois não faz parte do seu core business. Na verdade, eles cumprem exigências de estoque mínimo, atuam em função do atendimento aos clientes dos distribuidores e podem movimentar, prioritariamente, cargas por via rodoviária, não necessariamente pela via aquaviária.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 1º	<p>Art. 1º Fica regulado o uso, por terceiros interessados, dos terminais aquaviários autorizados pela ANP para a movimentação, sempre que houver capacidade disponível ou ociosa, de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis, mediante prestação de serviços pelo agente autorizado pela ANP e devida remuneração.</p> <p>(...)</p> <p>§2º Não estão sujeitos a esta Resolução:</p> <p>I - as instalações portuárias utilizadas exclusivamente para apoio offshore autorizadas a operar como terminal de uso privado (TUP);</p> <p>II - as operações de transferência entre embarcações não atracadas, para transbordo de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis;</p> <p>III - as instalações portuárias utilizadas para movimentação e armazenamento de metanol que não movimentem ou armazenem petróleo, derivados de petróleo, derivados de gás natural ou biocombustíveis;</p> <p>IV - os terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL); e</p> <p>V - bases de lubrificantes, autorizadas pela Resolução 18/2009, situadas dentro ou fora do porto organizado;</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	<p>CAPÍTULO II DEFINIÇÕES</p> <p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>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, calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador;</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p> <p>(...)</p> <p>## - capacidade estática: somatório dos volumes operacionais dos tanques do terminal descontado o lastro, ou seja, é o volume máximo que pode ser armazenado no Terminal. (INCLUSÃO DE DISPOSITIVO)</p> <p>(...)</p>

Sugestão visa deixar claro no texto que o acesso por terceiros sempre ocorrerá mediante a prestação de serviços pelo operador.

A inclusão de “sempre que houver capacidade disponível ou ociosa” visa reforçar as condições para o acesso.

Sugerimos, ainda, retirar o termo “titular das instalações” para trazer maior flexibilidade às relações comerciais, assim como para evitar confusão de terminologia com o titular da outorga.

Ainda, é preciso deixar claro na norma proposta que as bases de distribuição de óleos lubrificantes, definidas na Resolução ANP nº 18/2009 não estão sujeitas às regras de acesso. Destacamos que tais bases também estão sujeitas às provisões da Resolução ANP nº 784/2019, no qual já consta regramento específico para a contratação de espaço por terceiros, razão pela qual fica clara a inaplicabilidade da minuta de resolução em consulta pública a tais instalações.

Inicialmente, sugerimos que o documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes.

Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.

Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade máxima levará em consideração os parâmetros médios da operação, com vistas a que o terminal não seja impelido à movimentação de certo volume que somente ocorreria em condição ideal.

Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existirem vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimentar abaixo do que os outros, ou ainda mantiver estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações, culminando com processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresentar adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.

De igual modo, sugerimos que o documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes.

Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.

Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade operacional levará em consideração os parâmetros médios da operação, associados às intercorrências, programadas ou não, com vistas a que o terminal não seja impelido à movimentação de certo volume divergente do esperado.

Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existam vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimentar abaixo do que os outros, ou ainda mantenha estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações, culminando com

				<p>processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresente adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.</p> <p>Sobre os incisos IV e V, emitimos as seguintes contribuições:</p> <p>O conceito pode gerar dúvidas na sua interpretação, pois é a diferença entre os conceitos anteriormente definidos que, como destacamos, sujeitos a oscilações ao longo do tempo. Assim, solicitamos confirmar que a “capacidade de movimentação disponível” poderá sofrer variação ao longo do tempo, sendo também considerada uma estimativa.</p> <p>Importante que a ANP não considere como ociosidade do terminal as ociosidades pontuais decorrentes de uma redução não esperada na movimentação, por exemplo, ou mesmo de margem de erro na previsão.</p> <p>Naturalmente a execução será diferente da programação, e uma ociosidade “não planejada” não deve ser interpretada como se o operador, de antemão, estivesse ferindo a norma.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 2º	<p>Alterar o Inciso I do Art. 2º para:</p> <p>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, calculado informado pelo operador, considerando análise histórica dos últimos 12 meses e os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, disponível no sítio eletrônico da ANP na Internet e as condições operacionais determinadas pelo operador;</p> <p>Alterar o Inciso II do Art. 2º para:</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado informado pelo operador, considerando análise do histórico dos últimos 12 meses, os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, disponível no sítio eletrônico da ANP na Internet, e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p> <p>Alterar o inciso VII do Art. 2º para:</p> <p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados, podendo atuar diretamente, ou por meio pessoa jurídica pertencente ao mesmo grupo econômico que possua em seu objeto social a operação logística de terminais.</p>	<p>Tendo em vista a grande quantidade de variáveis envolvidas na programação de terminais aquaviários e, conseqüentemente, a alta complexidade e imprecisão da determinação de capacidades máxima e operacional de movimentação do ativo, cabe analisar e adotar como referência o histórico de movimentações nos últimos 12 meses. Visando contemplar esse entendimento, a Petrobras sugere a alteração dos incisos I e II do Art. 2º.</p> <p>A alteração sugerida para o inciso VII (carregador proprietário) do Art. 2º se mostra necessária tendo em vista que há situações, decorrentes de determinações legais ou de disposições constantes nos editais para licitação de arrendamentos portuários, nas quais há a exigência de operação da instalação portuária por pessoa jurídica distinta do carregador proprietário. Nessas hipóteses, o direito de preferência do carregador proprietário se mostraria prejudicado pelo texto proposto. Desta forma, torna-se imprescindível que haja previsão no sentido de que tais tipos de carregadores proprietários possam atuar diretamente ou por meio de suas subsidiárias, sendo garantido seu direito de preferência, de forma direta ou indiretamente.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 2º	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I – base de distribuição: instalação destinada ao recebimento, armazenamento e à expedição de derivados de petróleo e biocombustível, composta por tanques ou recipientes estacionários de GLP, tubulações, equipamentos, sistema de combate a incêndio, sistema de drenagem e tratamento de efluentes, sistema elétrico, bacias de contenção, à exceção das instalações de GLP, plataforma de carregamento e de descarregamento, vias internas de circulação e edificações, autorizada a operar pela ANP, cuja posse (por aquisição ou arrendamento) seja de agente(s) autorizado(s) ao exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos;</p> <p>(...)</p>	<p>Em conexão com a contribuição anterior, a fim de facilitar a interpretação quanto às infraestruturas abrangidas pelo conceito de “bases de distribuição”, sugere-se a inclusão de definição a respeito, compatível com as definições de “instalação de armazenamento” e bases individual e compartilhada previstas pela Resolução ANP n.º 784/2019.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO 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), , calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador;</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p> <p>COMENTÁRIO INCISO IV: O conceito pode gerar dúvidas na sua interpretação, pois é a diferença entre os conceitos anteriormente definidos que, como destacamos, pode acarretar imprecisão. Assim, a “capacidade de movimentação disponível” também será uma estimativa.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO V - Capacidade de movimentação</p>	<p>INCISO I: Inicialmente, sugerimos que o documento denominado “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes.</p> <p>Conforme sugestão de inclusão no art. 1º, §2º, V, nem todos os tanques estão funcionalmente vinculados à operação do Terminal. Assim como as bases de distribuição, há tancagem que foi desenvolvida para armazenamento de produtos de grandes consumidores e, ainda que localizadas no Terminal</p> <p>Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.</p> <p>Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade máxima levará em consideração os parâmetros médios da operação, com vistas a que o terminal não seja impelido à movimentação de certo volume que somente ocorreria em condição ideal.</p> <p>Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existirem vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimentarem abaixo do que os outros, ou ainda mantiver estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações,</p>

			<p>ociosa do terminal: capacidade operacional do terminal (considerando todo o sistema de tanques, dutos, píeres e plataformas) menos o volume firme contratado no regime "Take or Pay", com prazos de início e término definidos que garantam a utilização desta capacidade ociosa para um determinado carregador de carga e que remunerem o terminal.</p> <p>JUSTIFICATIVA INCISO V (incluímos aqui por falta de espaço no campo de justificativa abaixo): A dúvida na interpretação que se coloca neste positivo é de como será a interpretação da ANP quando às ociosidades pontuais decorrentes de uma redução não esperada na movimentação, por exemplo, ou mesmo de margem de erro na previsão. Importante considerar que naturalmente a execução será diferente da programação, podendo gerar capacidade ociosa "não planejada".</p>	<p>culminando com processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresente adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.</p> <p>Adicionalmente, solicitamos seja esclarecido pela ANP sobre a forma como a agência pretende que seja informada a capacidade máxima de movimentação do terminal, e se esta pode sofrer interferência negativa em função de operação com produtos não regulados; ou mesmo em caso de tanques com produto X que estejam a "meia carga" e que o terceiro interessado deseje acesso para operar produto Y? Outra dúvida se refere à situação em que não há exclusividade de tanques para um único produto, mas sim para classe de produtos, de maneira que um tanque em um parque de claros possa movimentar Gasolina ou Diesel ou Nafta ou QAV – como deve ser apresentada esta capacidade máxima?</p> <p>INCISO II: Inicialmente, sugerimos que o documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes. Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.</p> <p>Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade operacional levará em consideração os parâmetros médios da operação, associados às intercorrências, programadas ou não, com vistas a que o terminal não seja impelido à movimentação de certo volume divergente do esperado.</p> <p>Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existam vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimenta abaixo do que os outros, ou ainda mantenha estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações, culminando com processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresente adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.</p> <p>Adicionalmente, solicitamos seja esclarecido pela ANP se a capacidade operacional de movimentação do terminal pode sofrer interferência negativa em função de operação com produtos não regulados.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 2º	<p>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, informado pelo operador, considerando análise histórica dos últimos 12 meses, e as condições operacionais determinadas pelo operador</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), informado pelo operador, considerando análise do histórico dos últimos 12 meses e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p>	<p>A determinação de capacidade de movimentação apresenta grande complexidade em função das características e multimodalidade envolvida em uma parque de tancagem.</p> <p>A despeito da complexidade da atividade de programação logística e resguardada a prioridade de atendimento à sua programação, o operador, imbuído do interesse legítimo de otimização do uso de seus ativos, deve considerar como valor de referência para capacidade máxima de movimentação do terminal, o volume máximo baseado em na análise histórica dos últimos 12 meses.</p> <p>Há de considerar que o operador analisa a todo tempo a possibilidade de atendimento a solicitações de acesso por terceiros interessados em movimentação de volumes em seus terminais aquaviários. Em caso de impossibilidade de atendimento às solicitações de terceiros, conforme determinado pela regulação existente, o operador do terminal deve estar preparado para apresentar as suas justificativas, submetendo-se à fiscalização da Agência Reguladora.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	Sem contribuições, apenas comentários na justificativa.	<p>As definições de capacidade devem abranger apenas capacidade estática, que é aquela autorizada para o terminal armazenar. Os conceitos referentes à movimentação não devem ser abordados. A capacidade de movimentação dependerá, além das condições operacionais do terminal, da vazão de retirada de produtos do carregador, variando conforme demanda, tipo de produto, sazonalidade, PPI, etc.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 2º	<p>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, calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", anexo II da presente Resolução, e as condições operacionais determinadas pelo operador;</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", anexo II da presente Resolução, e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p> <p>III - capacidade de movimentação contratada: volume mensal de</p>	<p>ALTERAÇÃO inciso I: Importante que o documento "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal" seja parte integrante da nova Resolução, a fim de permitir a participação social no processo de elaboração de eventual novo documento ou de sua alteração após a publicação da Resolução, em especial, dos agentes econômicos regulados, que possuem expertise técnica no tema.</p> <p>O rito regulatório deve ser observado, para dar maior previsibilidade da atuação regulatória da Agência, primando pela segurança jurídica e regulatória, fundamental para manutenção de investimento e atração de novos investidores.</p> <p>ALTERAÇÃO inciso II: proposta conforme justificativa apresentada no inciso I, do artigo 2º, da presente minuta.</p> <p>Alteração inciso III: ALTERAÇÃO para que o conceito reflita a realidade do negócio, pois o contrato firmado com o operador não</p>

			produtos regulados que o operador deve movimentar, em razão de contratos firmados com carregadores e demais transportadores, considerando capacidade estática, giro e análise de histórico de 12 meses de movimentação, incluindo o volume decorrente da preferência do proprietário e dos acordos de interconexão, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês);	garante a movimentação, que também depende do produto e da estratégia do carregador. Assim, a ANP deveria considerar em sua análise a capacidade estática, o giro e o histórico de movimentação de cada contrato. A movimentação real pode ser superior a movimentação contratada e o carregador não pode ser prejudicado.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	<p>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, calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", disponível no sítio eletrônico da ANP na Internet, e as condições operacionais determinadas pelo operador, e ainda, as condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras.</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", disponível no sítio eletrônico da ANP na Internet, e as condições operacionais determinadas pelo operador podendo ser igual ou menor à capacidade máxima, e ainda, as condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras.</p> <p>III - capacidade de movimentação contratada: volume mensal de produtos regulados capacidade em metros cúbicos que o operador deve movimentar disponibilizar, em razão de contratos firmados com carregadores e demais transportadores, incluindo o volume decorrente da preferência do proprietário e dos acordos de interconexão, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), e</p> <p>IV - capacidade de movimentação disponível: diferença entre a capacidade operacional de movimentação do terminal e a capacidade de movimentação contratada, expressa em metros cúbicos por mês (m³/mês), considerando as possíveis variações no cálculo pelas condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras.</p> <p>V - capacidade de movimentação ociosa: diferença entre a capacidade de movimentação contratada e o volume mensal de produtos regulados efetivamente informado para movimentação;</p>	<p>ALTERAÇÃO DE INCISO (I): É necessária a alteração do texto, para fazer constar outros requisitos no dispositivo, além das condições operacionais determinadas pelo operador, que igualmente podem ter reflexos sobre o cálculo da capacidade máxima de movimentação do terminal, dentre os quais merecem destaque as condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras.</p> <p>Juntamente com as "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", todos esses elementos podem gerar oscilação na movimentação e armazenamento e não podem deixar de serem considerados no cálculo da capacidade máxima de movimentação do terminal e, por conseguinte, na definição do inciso I, art. 2º, da minuta.</p> <p>Outro ponto importante, que não pode deixar de ser mencionado, é de não ser possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo para determinar a capacidade máxima de movimentação do terminal, proposta na minuta, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (II): É necessária a alteração do texto, para fazer constar outros requisitos no dispositivo, além das condições operacionais determinadas pelo operador, que igualmente podem ter reflexos sobre o cálculo da capacidade operacional de movimentação do terminal, dentre os quais merecem destaque as condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras.</p> <p>Juntamente com as "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", todos esses elementos podem gerar oscilação na movimentação e armazenamento e não podem deixar de serem considerados no cálculo da capacidade operacional de movimentação do terminal e, por conseguinte, na definição do inciso II, art. 2º, da minuta.</p> <p>Outro ponto importante, que não pode deixar de ser mencionado, é de não ser possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo para determinar a capacidade operacional de movimentação do terminal, proposta na minuta, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.</p> <p>OBSERVAÇÃO O INCISO (III): Não há sugestão de alteração, contudo, deve-se fazer a ressalva de que não é possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo para determinar a capacidade de movimentação contratada, proposta na minuta, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (IV) : É necessária a alteração do texto, para fazer constar as possíveis variações no cálculo sobre capacidade operacional de movimentação do terminal e capacidade de movimentação contratada, que, conforme já mencionado nas observações dos incisos anteriores (...) FORMULARIO LIMITOU A INSERÇÃO</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 2º	Excluir conceito de capacidade ociosa - inciso V do art.2º, haja visto que deve ser considerado somente o conceito de capacidade disponível do terminal.	A capacidade de movimentação contratada é decorrente de relação entre privados, submetida ou não previamente ao órgão regulador de acordo com a natureza de contratação e nos termos das normas vigentes. Após a realização da contratação de capacidade, as partes possuem obrigações que decorrentes de Contrato, ou seja, relação de direito privado. Diferentemente do previsto na minuta da norma, não compete ao órgão regulador interferir nas premissas contratadas exceto nos casos de comprovado abuso ou lesão direta à concorrência, ou seja, ex-post e caso a caso. Por fim, nos termos da Lei 9.478/97, art. 1º, um dos objetivos desta Agência é a promover a competição e atrair investimentos em infraestrutura para transporte e estocagem, disposição esta integralmente descumprida pela

				<p>intervenção desta Agência nos contratos firmados entre privados. A garantia de capacidade contratada é condição necessária para permitir o planejamento das operações de combustíveis. Vale dizer que a garantia de capacidade contratada atende dois conceitos essenciais relacionados a operação deste tipo de produto, qual seja: previsibilidade da capacidade dos ativos e garantia da regularidade da movimentação. Na ausência desses princípios fica comprometido o planejamento logístico das empresas. É importante destacar que a venda dessa capacidade "ociosa" introduz incerteza e erro no planejamento das operações de combustíveis no país, resultando em redução de eficiência operacional. Trata-se de conceito básico e necessário para organização de cadeias logísticas, amplamente reconhecido.</p> <p>Ademais, na hipótese de ser identificada alguma postura anticompetitiva na aplicação da capacidade contratada, caberá a esta Agência encaminhar eventual denúncia ao órgão de controle - CADE.</p>
EMAIL	SUPERGASBRAS	Art. 2º		<p>Não há vedação na Lei 12.815/13 para que empresas que possuam atividades relacionadas direta ou indiretamente às atividades da instalação portuária ou do arrendamento se façam presentes no setor na condição de acionista. De igual forma não há qualquer objeção para que o acionista, resguardadas condições comerciais compatíveis com as práticas do mercado, seja usuário do terminal.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>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, calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador;</p> <p>II - capacidade operacional de movimentação do terminal: volume mensal que o terminal é capaz de movimentar, expresso em metros cúbicos por mês (m³/mês), calculado pelo operador, considerando os requisitos mínimos dispostos no documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", anexo a esta norma, e as condições operacionais determinadas pelo operador, podendo ser igual ou menor à capacidade máxima;</p> <p>(...)</p> <p>NOVO INCISO - capacidade estática: somatório dos volumes operacionais dos tanques do terminal descontado o lastro, ou seja, é o volume máximo que pode ser armazenado no Terminal.</p>	<p>INCISO I</p> <p>Inicialmente, sugerimos que o documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes.</p> <p>Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.</p> <p>Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade máxima levará em consideração os parâmetros médios da operação, com vistas a que o terminal não seja impellido à movimentação de certo volume que somente ocorreria em condição ideal.</p> <p>Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existirem vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimentar abaixo do que os outros, ou ainda mantiver estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações, culminando com processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresentar adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.</p> <p>INCISO II</p> <p>De igual modo, sugerimos que o documento denominado "Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal", seja parte integrante da norma, a fim de evitar alterações sem conhecimento dos agentes.</p> <p>Importante também que a ANP reconheça que os cálculos das capacidades são baseados em premissas e expectativas, e a fiscalização deve admitir eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas.</p> <p>Neste sentido, solicitamos que a ANP confirme se o conceito de capacidade operacional levará em consideração os parâmetros médios da operação, associados às intercorrências, programadas ou não, com vistas a que o terminal não seja impellido à movimentação de certo volume divergente do esperado.</p> <p>Vale destacar que a ANP tem instrumentos de acompanhamento, fiscalização e sanção aos agentes regulados, de maneira que se em uma mesma instalação portuária existam vários clientes usuários (contratantes do terminal), e um deles sistematicamente movimentar abaixo do que os outros, ou ainda mantenha estoques altos sem girar o produto, a ANP poderia solicitar explicações, culminando com processo de investigação e imputação de penalidades. O mesmo pode ocorrer em relação ao operador do terminal que porventura não apresente adequadamente as informações relativas aos produtos armazenados nos tanques respectivos.</p> <p>NOVO INCISO</p> <p>Necessário definir o conceito pois o mesmo é utilizado ao longo da norma.</p> <p>INCISO IV</p> <p>O conceito pode gerar dúvidas na sua interpretação, pois é a diferença entre os conceitos anteriormente definidos que, como</p>

			destacamos, sujeitos a oscilações ao longo do tempo. Assim, solicitamos confirmar que a “capacidade de movimentação disponível” poderá sofrer variação ao longo do tempo, sendo também considerada uma estimativa.
			<p>INCISO V</p> <p>Importante que a ANP não considere como ociosidade do terminal as ociosidades pontuais decorrentes de uma redução não esperada na movimentação, por exemplo, ou mesmo de margem de erro na previsão.</p> <p>Naturalmente a execução será diferente da programação, e uma ociosidade “não planejada” não deve ser interpretada como se o operador, de antemão, estivesse ferindo a norma.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	<p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p> <p>Importante prever as situações abarcadas nos leilões de áreas portuárias, dado os riscos assumidos pelos investidores.</p> <p>Solicitamos que a ANP esclareça se uma das finalidades da norma será a de separar o Carregador Proprietário do Operador, bem como os fundamentos e motivação para esta medida.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 2º	<p>1/3</p> <p>A proposta de resolução objeto desta Consulta Pública traz alteração importante em relação à primeira minuta objeto da Consulta Pública n.º 01/2020, ao possibilitar que o direito de preferência do proprietário seja estendido aos terminais situados em portos organizados, não se limitando aos terminais de uso privado (TUPs), acolhendo as ponderações recebidas, no curso deste processo, não apenas pelos agentes econômicos, como também pelo Ministério da Infraestrutura (cf. Nota Técnica nº 1/2020/DGCO/SNPTA), pela Superintendência de Defesa da Concorrência (“SDC”) da ANP (cf. Nota Técnica nº 55/2020/SDC/ANP-RJ) e as orientações do Tribunal de Contas da União (“TCU”), objeto do Acórdão n.º 2.711/2020-Plenário.</p> <p>Conforme reconhecido, a garantia da preferência do proprietário nos terminais públicos consiste em medida fundamental para fomentar a realização de investimentos nesses terminais, dependente da garantia de atendimento à demanda dos titulares das instalações, muitas vezes considerada entre as premissas para a viabilidade econômica dos terminais leiloados pelo Governo Federal. A rigor, sem que haja alguma garantia no sentido de que o licitante terá condições de utilizar as instalações para a movimentação de suas cargas, dificilmente haveria incentivo para a sua participação nos certames e assunção dos riscos, obrigações e responsabilidades (notadamente relativos à realização de investimentos) envolvidos na exploração da instalação portuária arrendada.</p> <p>Não obstante, em que pese esse importante avanço no reconhecimento da preferência do proprietário para a exploração de áreas situadas em portos organizados, em observância ao disposto no art. 58, §2º, da Lei do Petróleo, outras disposições trazidas pela proposta de resolução em questão inviabilizam, na prática, o seu exercício, na medida em que o direito de preferência somente pode ser exercido pelo titular do respectivo terminal, não se estendendo aos seus acionistas.</p> <p>Para devida compreensão do problema, é importante ter-se em consideração as regras aplicáveis ao setor portuário, que trazem exigência, expressa, em diversos contratos de arrendamento, quanto à obrigatoriedade de constituição de Sociedade de Propósito Específico (“SPE”) para administração das instalações portuárias, igualmente refletida no art. 14 da Resolução Normativa n.º 07/2016 da ANTAQ.</p> <p>Portanto, na prática, os contratos de arrendamento de terminais situados em portos públicos têm sido firmados com as pessoas jurídicas constituídas especificamente para sua administração (SPEs), que não se confundem com as proprietárias da carga a ser movimentada e que participaram do certame licitatório que culminou na celebração dos respectivos contratos de arrendamento. Por conseguinte, a limitação do direito de preferência do proprietário apenas ao titular da instalação portuária (isto é, ao arrendatário, concessionário ou autoritário), conforme definição prevista pelo art. 2º, VII da minuta de resolução e estipulação trazida pelo art. 8º, §3º, inviabiliza que os acionistas das SPEs, que participaram na licitação e investiram na aquisição de direitos sobre terminais sob a perspectiva de movimentação de carga própria, possam concretizar essa expectativa.</p> <p>Por conseguinte, a eventual aprovação desta proposta configurará abuso de poder regulatório, nos termos do art. 4º da Lei n.º 13.874/2019 (“Lei de Liberdade Econômica”), ao prever restrição que, na prática, inviabiliza a entrada de novos investidores na exploração de terminais em portos públicos, favorecendo que somente sejam operados por operadores logísticos, em favorecimento indevido a esse grupo econômico, conforme hipóteses previstas pelos incisos I e II do dispositivo.</p> <p>(continua)</p>

FORMS	Acelen	Art. 2º	<p>Art. 2º. Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições: (...) VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, proprietária dos produtos movimentados, proprietária das instalações e usuária do serviço prestado pelo operador. Quando se tratar de terminal aquaviário localizado em área de porto organizado, a propriedade das instalações poderá ser substituída pela comprovação da posição de titular da instalação portuária.</p>	<p>A preferência do proprietário é um instituto previsto no art. 58, §2º, da Lei nº. 9.478/97, que tem como objetivo proteger a posição do proprietário/investidor nos ativos submetidos ao regramento de livre acesso – no caso, dutos de transporte e terminais marítimos. A Lei prevê, de maneira expressa, que a preferência será atribuída ao “proprietário das instalações para a movimentação de seus próprios produtos”. Ou seja, são necessários apenas dois requisitos legais para que determinado agente usufrua da preferência: propriedade das instalações/ativos, e, simultaneamente, a propriedade dos produtos movimentados. Entretanto, através da minuta de Resolução submetida nesta Consulta Pública, a ANP propõe a ampliação do conceito de carregador proprietário para que este considere, além do proprietário dos produtos, a posição de “titular da instalação portuária”. E, de acordo com a definição prevista no art. 2º, XXIX, da minuta proposta, titular da instalação portuária é o “autorizatório de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado.”. Ou seja, a minuta de norma passa a exigir que o proprietário dos ativos passe a ser também o titular do contrato da área sobre a qual se encontra instalado o terminal – autorizatório, se TUP, ou arrendatário, se terminal em porto organizado. Essa exigência, além de trazer requisito adicional ao que a Lei prevê, vai de encontro aos incentivos feitos por esta d. Agência à desverticalização do setor, além de ser passível de acarretar impactos significativos ao mercado, e também à ANTAQ e ao Poder Concedente. De início, vale destacar que no modelo tradicional de operação desverticalizada, cabe ao operador do terminal a viabilização regulatória e contratual de sua atividade econômica, o que, inclui a obtenção dos permits necessários em seu próprio nome (ANP, órgãos ambientais, Corpo de Bombeiros e licenças municipais, por exemplo), bem como a celebração de contratos que legitimem a sua ocupação na área em que o terminal está instalado (Termos de Adesão ou Contratos de Arrendamento). Tal configuração confere ao operador autonomia sobre o exercício da sua atividade e define de maneira clara os papéis e responsabilidades do operador e dos carregadores (incluindo o carregador proprietário). Evita-se, assim, sobreposições das figuras do proprietário e do operador e incertezas relacionadas às obrigações e responsabilidades envolvidas na gestão da área e na operação – principalmente nas situações em que o operador não integre o mesmo grupo econômico do refinador, situação que será corriqueira nos processos de desinvestimento das refinarias da Petrobras – e, diga-se, já é uma realidade na relação entre Acelen e Transpetro. Diante disso, entendemos que a proposta de obrigatoriedade de titularidade do contrato pelo proprietário dos ativos, formulada na minuta ora submetida à Consulta Pública, excede ao previsto na Lei, caracteriza um conflito com as diretrizes de desverticalização entre refinador e operador, além de representar impactos (que não foram considerados) sobre a ANTAQ e o Poder Concedente, que teriam que passar a conduzir dezenas de processos de transferência de titularidade dos contratos, atualmente em nome dos operadores, para os proprietários dos ativos. Considerando o exposto acima, e não obstante o reconhecimento da hipótese excepcional envolvendo arrendatários de terminais em porto organizados que assumem a gestão da área e dos ativos já construídos, propomos que a definição de carregador proprietário considere a titularidade dos contratos apenas como uma alternativa à comprovação da propriedade das instalações.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p>	<p>INCISO VII: Solicitamos que a ANP esclareça se uma das finalidades da norma será a de separar o Carregador Proprietário do Operador, bem como os fundamentos e motivação para esta medida.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	<p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular de instalação portuária ou sócio ou integrante de grupo econômico do titular, usuário do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p>	<p>O direito de preferência deve ser extensivo às empresas dentro de um mesmo grupo econômico. Mostra-se importante considerar o grupo econômico como um todo para garantir o direito de preferência a todos os integrantes do grupo que está direcionando investimentos para a expansão da infraestrutura portuária.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 2º	<p>Sugestão de alteração: Art. 2º [...] VI - carregador: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, usuária dos serviços prestados pelo operador e proprietária ou possuidora dos produtos regulados, incluindo o carregador proprietário e empresa coligada; Sugestão de alteração: Art. 2º [...] VII - carregador proprietário: pessoa jurídica titular de instalação portuária ou empresa coligada, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p>	<p>ref. inc. VI - O Sindigás e suas empresas associadas entendem que não há vedação na Lei 12.815/13 para que empresas que possuam atividades relacionadas direta ou indiretamente às atividades da instalação portuária ou do arrendamento se façam presentes no setor na condição de acionista. De igual forma não há qualquer objeção para que o acionista, resguardadas condições comerciais compatíveis com as práticas do mercado, seja usuário do terminal. ref. inc. VII - O Sindigás e suas empresas associadas, no mesmo sentido da justificativa anterior, entendem que não há vedação na Lei 12.815/13 para que empresas que possuam atividades relacionadas direta ou indiretamente às atividades da instalação portuária ou do arrendamento se façam presentes no setor na condição de acionista. Ademais, cumpre ressaltar que nos casos de arrendamento, a ANTAQ analisa a autorização ou não de empresas que possam interferir negativamente nas questões concorrenciais. Em outras palavras, significa dizer que ao ser autorizada a participação em licitação ou deferida a autorização para uma instalação portuária de uma empresa que tenha carga própria para movimentar a instalação ou arrendamento, resta superada a análise concorrencial para o desenvolvimento das atividades para a qual a</p>

				<p>instalação foi autorizada ou arrendada. A limitação da ANP para a utilização da infraestrutura pelas empresas coligadas altera automaticamente o plano de negócio e as condições comerciais em que o arrendamento e/ou autorização se deu, indiretamente lesando o erário uma vez que tal alteração será objeto de reequilíbrio contratual junto a ANTAQ e MINFRA.</p> <p>Importante reiterar a busca do MINFRA pela inexistência de limitador para a manutenção das atividades portuárias, bem como a fomentação desses investimentos no país. Caso seja identificado algum elemento que possa ser considerado conduta anticompetitiva ou tratamento discriminatório a Agência deverá atuar ex post, avaliando caso a caso (concreto) sem qualquer restrição prévia ao ato.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 2º	<p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentado, bem como os acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica que é titular das instalações e as subsidiárias integrais da mesma acionista.</p>	<p>INCLUSÃO inciso VII: Para estimular os investimentos em instalações localizadas em área portuária, tanto por parte dos agentes econômicos que já exercem tais atividades, quanto para novos agentes econômicos, garantindo que os investidores na qualidade de sócios ou empresas do mesmo grupo econômico (restrito às subsidiárias integrais desta acionista) sejam equiparados dando segurança jurídica ao investidor de tal forma que possibilite que empresas do mesmo grupo econômico possam movimentar cargas dentro do terminal com os direitos de carregador proprietário.</p> <p>De forma diversa, existe o risco de afastamento de interessados em novos leilões portuários e risco de questionamentos jurídicos dos leilões já realizados, caso o direito não abarque o conceito sugerido, em virtude do atendimento das obrigações contidas no edital, à época da realização do leilão e, posteriormente, dos investimentos realizados para a criação da empresa (SPE).</p> <p>Além do que esta é a exegese do artigo do art. 58 da Lei do Petróleo, que tem o objetivo de proteger tanto o terceiro interessado, quanto o investidor, que também mereceu a tutela da lei.</p> <p>Sendo importante pontuar que o investidor ao participar dos leilões promovidos pela ANTAQ, não pode ser surpreendido com norma posterior que prejudique o direito adquirido, na forma do art. 5, inciso XXVI, da CF/88, uma vez que considerou determinada movimentação de seus produtos e amortização dos custos empregados quando da apresentação da proposta no certame.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	<p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, ou integrantes do mesmo grupo econômico, que é, simultaneamente, titular de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p> <p>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, inclusive para responder às solicitações de acesso à terceiros.</p> <p>X - contrato de serviço do terminal ou contrato: contrato firmado entre o carregador e o operador para prestação de serviços de movimentação e armazenagem de produtos regulados no terminal, incluindo seus aditivos</p>	<p>ALTERAÇÃO DE INCISO (VII): Fazer a inclusão do “consórcio de pessoas jurídicas”, em sintonia com proposição feita pela ANP no inciso VI, e com vistas a incluir o consórcio de pessoas jurídicas, ou integrantes do mesmo grupo econômico, em sintonia com a proposição constante no inciso VII, art. 2º (definição de carregador proprietário).</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (VIII): É necessária a alteração do texto para adicionar que o CGST serve “inclusive para responder as solicitações de acesso”. As Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST) devem ser considerados com o instrumento geral com as diretrizes e condições de acesso, não simplesmente como parte integrante do contrato de prestação de serviços. Por meio de CGST o carregador e o operador, assim como os terceiros interessados, podem se valer de regras claras para todos, não sendo necessário que ANP regulamente cláusulas contratuais, operacionais e programação, como se vê no decorrer do texto da minuta.</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (X): É necessária a alteração do texto para incluir “e armazenagem” na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 2º	<p>Alterar: Art. 2º [...]</p> <p>VI - carregador: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, usuária dos serviços prestados pelo operador e proprietária ou possuidora dos produtos regulados, incluindo o carregador proprietário e acionista;</p>	<p>Não há vedação na Lei 12.815/13 para que empresas que possuam atividades relacionadas direta ou indiretamente às atividades da instalação portuária ou do arrendamento se façam presentes no setor na condição de acionista. De igual forma não há qualquer objeção para que o acionista, resguardadas condições comerciais compatíveis com as práticas do mercado, seja usuário do terminal.</p>
EMAIL	SUPERGASBRAS	Art. 2º	<p>Alterar para: Art. 2º [...]</p> <p>VII - carregador proprietário: pessoa jurídica titular de instalação portuária ou acionista, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;</p>	<p>Não há vedação na Lei 12.815/13 para que empresas que possuam atividades relacionadas direta ou indiretamente às atividades da instalação portuária ou do arrendamento se façam presentes no setor na condição de acionista. Ademais, nos casos de arrendamento, a ANTAQ analisa a autorização ou não de empresas que possam interferir negativamente nas questões concorrenciais. Significa dizer que ao ser homologada a empresa vencedora do certame ou deferida a autorização para uma nova instalação portuária de uma empresa que tenha carga própria para movimentar, resta superada a análise concorrencial para o desenvolvimento das atividades para a qual a instalação foi autorizada ou arrendada. Aliás, é importante ressaltar que em casos de arrendamento é condição necessária que a formalização do contrato seja através de uma SPE, ou seja, o titular da instalação terá sua formação para propósito específico de operar o terminal. A limitação da ANP para a utilização da infraestrutura pelos acionistas altera automaticamente o plano de negócio e as condições comerciais em que o arrendamento e/ou autorização se deu, indiretamente lesando o erário uma vez que tal alteração será objeto</p>

				de reequilíbrio contratual junto a ANTAQ e MINFRA nos casos de arrendamento. Há que se reiterar a busca pelo MINFRA pela inexistência de limitador para a manutenção das atividades portuárias bem como a fomentação desses investimentos no país. Caso seja identificado algum elemento que possa ser considerado conduta anticompetitiva ou tratamento discriminatório a Agência deverá atuar ex post, avaliando caso a caso sem qualquer restrição prévia ao ato.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 2º	Alteração na redação do inciso VII: VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular de instalação portuária ou sócio ou integrante de grupo econômico do titular, usuário do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;	O direito de preferência deve ser extensivo às empresas dentro de um mesmo grupo econômico. Mostra-se importante considerar o grupo econômico como um todo para garantir o direito de preferência a todos seus integrantes, objetivando segurança ao investidor que direcionou seus recursos para a expansão da infraestrutura portuária
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º	(...) VII - carregador proprietário: pessoa jurídica que é, simultaneamente, titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração de instalação portuária, usuária do serviço prestado pelo operador e proprietária dos produtos movimentados;	INCISO VII Importante prever as situações abarcadas nos leilões de áreas portuárias, dado os riscos assumidos pelos investidores. Solicitamos que a ANP esclareça se uma das finalidades da norma será a de separar o Carregador Proprietário do Operador, bem como os fundamentos e motivação para esta medida.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia, que deverá estar contida nas CGST do terminal; (...) XIV - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área de porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;	Sobre as alterações sugeridas no inciso XI, segue a justificativa: Visa conferir maior transparência ao mercado quanto às datas limite de cada terminal. Sobre as alterações sugeridas no inciso XIV, segue a justificativa: Conceito precisa ser adequado para: movimentação "e/ou" armazenagem. Em geral, a movimentação requer armazenagem, mas é possível também ocorrer sem ela.
FORMS	Raízen S.A.	Art. 2º	'-	2/3 (continuação da contribuição ao art. 2º, incisos VI a X) A esse respeito, vale também notar que a proposta de norma, caso aprovada, pode esvaziar o sentido do § 2º do art. 58 da Lei do Petróleo, que claramente está voltado a assegurar que o particular que realizou investimentos possa deles fruir. Desta forma, tratar-se-ia de intervenção estatal excessiva, que iria além da autorização legal existente para o seu exercício ao suprimir, de forma indevida, direitos daqueles que se sagraram vencedores e que, por exigências normativas, foram obrigados a constituir SPEs para a exploração das instalações portuárias. A fim de se evitar essa consequência, completamente avessa ao reconhecimento da importância em estender a preferência do proprietário aos portos públicos, bem como a criação de reserva de mercado em favorecimento aos operadores logísticos, propõe-se que a preferência do proprietário também possa ser exercida pelas empresas acionistas dos titulares das instalações portuárias, conforme proposta de alteração ora trazida. Do contrário, se estará a impor grave restrição aos terminais públicos, incrementando ainda mais as assimetrias existentes em relação aos TUPs que, como advertido pelo TCU no Acórdão n.º 2.711/2020-Plenário, têm afastado novos investimentos diante de percepções quanto à maior burocracia inerente aos processos licitatórios, rigidez administrativa incompatível com a dinâmica operacional e ineficiências dos serviços prestados pelas autoridades portuárias, em prejuízo à competitividade da logística brasileira. Em adição a essas dificuldades, a norma proposta frustrará a expectativa dos investidores verticalizados na exploração dos contratos de arrendamento em andamento, comprometendo as premissas consideradas para a viabilidade dos investimentos, seja no âmbito dos leilões realizados pelo Governo Federal, quanto no valuation de ativos que estão sendo desinvestidos pela Petrobras, frustrando as expectativas de retorno sobre os investimentos. Nesse sentido, vale frisar os dados elaborados pela Consultoria TerraFirma (Anexo 1), já apresentados em outra oportunidade à Agência, que demonstram que, até o ano de 2020, 71% dos leilões voltados à exploração de instalações portuárias para movimentação de graneis líquidos promovidos pela ANTAQ teriam sido desertos se não fosse o interesse de operadores de carga própria que consideraram a movimentação de seus produtos para a rentabilização dos investimentos. Portanto, a consequência sobre a criação de reserva de mercado aos operadores logísticos, para além de se mostrar contrária à Lei de Liberdade Econômica, também se mostra inadequada para a atração de investimentos em instalações portuárias situadas em portos organizados. Dessa forma, trata-se de situações em que sequer caberia falar em condições para garantia de acesso, se não fosse o interesse de investidores verticalizados na realização dos investimentos, conforme entendimentos expostos pela SDC na Nota Técnica n.º 55/2020/SDC/ANP-RJ (SEI 1426862), segundo a qual: "é falsa a dicotomia entre incentivo ao investimento e ampliação da concorrência e diversidade de players. De fato, de início, a dispensa da adoção de regra de livre acesso transparece ser anticompetitiva. No entanto, se a nova instalação for inviabilizada, em razão das

				<p>regras regulatórias em vigor, a garantia do livre acesso será de nenhuma valia para um projeto que permaneça na fase de protótipo. Ademais, transcorrido o período de exclusividade (total ou parcial), abre-se espaço para a ampliação da concorrência e da diversidade de players".</p> <p>(continua)</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia, que deverá estar contida nas CGST do terminal;</p> <p>COMENTÁRIO INCISO XIII: Sugerimos à ANP avaliar a conveniência de incluir a definição de capacidade estática, de forma expressa no texto da norma.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XIV - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área de porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</p>	<p>INCISO XI: Visa conferir maior transparência ao mercado quanto às datas limite de cada terminal.</p> <p>INCISO XIV: Conceito precisa ser adequado para: movimentação "e/ou" armazenagem. Em geral, a movimentação requer armazenagem, mas é possível também ocorrer sem ela.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	XIII - giro: valor resultante da divisão do volume mensal, que o operador espera movimentar em um tanque, por sua capacidade operacional, conforme estimativa do operador, considerando que, ao longo do mês, o tanque movimenta apenas produtos regulados;	Sugestão para corrigir conceituação equivocada. Uma vez que a capacidade estática nunca será passível de medição nas atividades operacionais do terminal.
FORMS	Sindigás	Art. 2º	<p>Art.2º[...]</p> <p>XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, entre os dias 10 e 15 de cada mês, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia; [...]</p>	<p>O Sindigás e suas empresas associadas analisando o conceito de "data limite" e "programação prévia", constantes nos incisos XI e XXIII da minuta de Resolução acabam remontando conceitos indeterminados. Nesse sentido, julga-se necessário que a ANP esclareça essas denominações, estabelecendo mais claramente seus conceitos.</p> <p>Portanto, além de considerar que data limite pode variar para cada setor regulado, destacamos que as especificidades do GLP faz com que diversos aspectos sejam considerados, e certamente será diferente como no caso dos combustíveis líquidos, por exemplo. Ressaltamos que a programação prévia pode variar de acordo com cada distribuidora de GLP e suas operações. Assim, considerando que as empresas associadas ao Sindigás informaram preocupação com a indeterminação dos conceitos, apresentamos sugestão para adequar o conceito da "data limite" em um período pré-determinado, como entre os dias 10 e 15 de cada mês. Entendemos que essa alteração trará mais clareza ao conceito, padronizando a interlocução entre carregador e operador.</p> <p>No mesmo sentido, a sugestão de alteração do inciso XXIII se faz necessária, pois a programação prévia não é razoável de ser estipulada mensalmente, considerando a complexidade das operações e especificidades de cada setor regulado, como o caso do GLP. Assim, o ajuste mínimo para bimestralidade insere mais estabilidade e segurança nas operações.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 2º	XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia, conforme previsto em CGST.	INCLUSÃO no inciso XI: Para dar maior clareza de onde encontrar a informação.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	XIV - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área de porto organizado e utilizada em movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;	ALTERAÇÃO DO TEXTO (XIV): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 2º	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 2º</p> <p>XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia;</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 2º</p> <p>XI - data limite: data limite no mês corrente para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia do mês subsequente;</p>	Ajustar a definição de data limite no art 2º, inciso XI, para deixar claro que ela é mensal.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º	<p>XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia, que deverá estar contida nas CGST do terminal;</p> <p>(...)</p> <p>XIV - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área de porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;</p>	<p>INCISO XI</p> <p>Visa conferir maior transparência ao mercado quanto às datas limite de cada terminal.</p> <p>INCISO XIV</p> <p>Conceito precisa ser adequado para: movimentação "e/ou" armazenagem. Em geral, a movimentação requer armazenagem, mas é possível também ocorrer sem ela.</p>
FORMS	ANTAQ	Art. 2º	Exclusão do conceito de operador ou elaboração de nova redação.	Pela regulação do setor portuário, o titular da outorga é em regra o operador. É o signatário do contrato (de adesão, de arrendamento ou de concessão) que detém o direito e a autorização para explorar sua infraestrutura. Dentro do porto organizado existe a figura do operador pré-qualificado onde o titular da outorga pode contratar um terceiro para fazer a operação, mas a própria lei nº 12.815/2013 dispensa a obrigatoriedade dessa figura para os terminais de

				<p>líquidos. Assim, entendo que tratar o operador como figura distinta do titular da outorga pode trazer uma incompatibilidade com as normas da Agência.</p> <p>Pela proposta de norma, as outorgas de terminais de combustíveis passariam necessariamente por um processo de subarrendamento ou subautorização, sendo que os contratos de adesão vedam expressamente a subautorização e os subarrendamentos podem enfrentar vedações nos próprios editais de licitação. Vejo que estamos num claro caso de incompatibilidade de normas entre os agentes reguladores.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	Solicitamos que seja esclarecido o conceito sobre movimentação, uma vez que para efeito de prestação de serviço, os eventos carga, descarga, armazenagem, dentre outros, são considerados como movimentação; porém, para fins de atendimento ao mercado, o conjunto dos eventos é considerado uma única vez. Assim, para evitar duplicidade de contabilização, como a ANP interpreta a situação acima citada?	
FORMS	Raizen S.A.	Art. 2º	-	<p>3/3 (continuação da contribuição ao art. 2o, incisos VI a X)) Cabe, ainda, frisar a atenção destacada pela SDC para a importância dos investimentos em ativos logísticos realizados por agentes privados para viabilizar a importação de combustíveis, fundamental para o suprimento nacional, bem como para o enfrentamento da ociosidade de novos investimentos em terminais públicos, dada a opção trazida pela Lei de Portos por uma política de investimentos baseada em investimentos privados. Senão vejamos:</p> <p>“47. Cabe apontar, adicionalmente, que a nova Lei do Portos definiu como diretriz o incentivo à participação do setor privado com vistas a assegurar os investimentos indispensáveis para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Desse modo, a região do porto organizado, apesar de ser um bem público, sujeito à regime de concessão ou arrendamento, não se confunde com a adoção de regime estatal, que seria responsável por todas as atividades, inclusive de investimentos, no setor portuário. Com base nisso, entende-se que a ANP, no seu papel de regulador setorial, não pode adotar arcabouço regulatório que vá de encontro aos objetivos dispostos pelo legislador. Dessa maneira, o objetivo da regulação da ANP atinente ao setor aquaviário deve ser duplo: incentivar tanto a competição, por meio do livre acesso às instalações portuárias, quanto incentivar o investimento privado, criando regras adequadas para a preferência do carregador proprietário, quando julgar pertinente. (...)</p> <p>49. Ante o exposto, entende-se que a completa eliminação da preferência do carregador proprietário, num modelo de negócio com exclusividade de capital privado, vai de encontro a um dos pilares previstos no novo marco legal do setor portuário, qual seja, a expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias (Art. 3º, Inciso I). Isso porque a desconsideração, na sua totalidade, de possíveis direitos de uso da infraestrutura pelo carregador proprietário nas áreas de portos públicos pode resultar em dois efeitos negativos: a) desvio dos investimentos para as áreas dos terminais privados; e, no caso limite, b) ausência de investimento em terminais públicos. (...)</p> <p>57. Na atualidade, existem riscos prementes de ‘fechamento de mercado’ por razões de falta de infraestrutura e sua devida manutenção, o que coloca como prioridade a construção de instrumentos para permitir a expansão dos investimentos em infraestrutura. (...) Em que pese eventuais questões envolvidas na gestão portuária, é cogente reconhecer a necessidade de investimentos para o aumento da eficiência portuária.”</p> <p>Portanto, para se garantir que a preferência do proprietário possa ser exercida, na prática, pelos acionistas que investem nas instalações portuárias situadas em portos públicos faz-se primordial o acolhimento das contribuições ora trazidas, possibilitando-se que os investidores que se viram obrigados, em função de exigência regulatória ou editalícia, a constituir sociedade de propósito específico para exploração de terminais públicos possam satisfazer sua legítima expectativa de movimentação de carga própria, usufruindo, desta forma, da preferência assegurada pelo art. 58, §2º da Lei do Petróleo.</p> <p>Ainda, tal providência mostra-se fundamental para evitar hipótese de abuso de poder regulatório, com o afastamento de investidores verticalizados e criação de reserva de mercado aos operadores logísticos, conforme hipóteses previstas pelo art. 4º, I e II da Lei de Liberdade Econômica.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 2º	Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições: XVII - 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 de modo a que seja possível identificar com clareza e detalhamento as razões da negativa;	<p>Para garantir que todas as hipóteses de negativa de acesso indicadas na resolução sejam devidamente justificadas, a sugestão é incluir no dispositivo uma orientação de que toda a negativa de acesso deverá ser devidamente justificada de modo a que seja possível identificar com clareza as razões da negativa. Justificativas não detalhadas não deverão ser consideradas para o efeito de desonerar o operador, devendo ser solicitado seu</p>

				complemento ou esclarecimento sempre que necessário para o entendimento da negativa.
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	<p>COMENTÁRIO INCISO XVI: Solicitamos que seja esclarecido o conceito sobre movimentação, uma vez que para efeito de prestação de serviço, os eventos carga, descarga, armazenagem, dentre outros, são considerados como movimentação; porém, para fins de atendimento ao mercado, o conjunto dos eventos é considerado uma única vez. Assim, para evitar duplicidade de contabilização, como a ANP interpreta a situação acima citada?</p> <p>COMENTÁRIO INCISO XVIII: Cabe destacar que a definição permeia toda a proposta de norma e é, justamente, o ponto nodal do unbundling.</p> <p>Da forma como sugerido, o operador será um terceiro, uma pessoa jurídica que não se confundirá com o titular das instalações (caso este seja o dono de carga, cf. art. 35).</p> <p>No entanto, trata-se de um modelo que não se sustenta juridicamente. Isso se deve ao fato de que a proposta de norma exige que o titular das instalações (autorizatório, arrendatário ou concessionário) permaneça sendo o responsável legal pelas atividades que, na prática, serão realizadas por terceiros, sem qualquer ingerência de sua parte. Esse tipo de sistemática viola a legislação que preconiza a limitação da responsabilidade de pessoas jurídicas pelos atos por ela praticados.</p> <p>Perante o poder concedente e o órgão regulador do setor portuário (ANTAQ), a responsabilidade pela realização das operações no terminal é do titular das instalações. Diante disso, não é lícito que ato normativo infralegal pretenda atribuir ao titular a responsabilidade por atividades empresariais realizadas por terceiros, sem a sua ingerência.</p> <p>Também do ponto de vista concorrencial a proposta se mostra inadequada. A título exemplificativo, os contratos de arrendamento exigem que os arrendatários mantenham contabilidade segregada e disponibilizem informações comerciais da relação mantida com os clientes do terminal. Na medida em que as relações comerciais seriam, pela proposta de norma, entabuladas entre os clientes e o operador, seria concorrencialmente sensível a disponibilização dos dados e informações ao titular das instalações. No entanto, essa eventual indisponibilidade de informações gera problemas, pois o titular das instalações ficaria inadimplente no cumprimento das obrigações expressamente assumidas em seus contratos de arrendamento e, portanto, sujeito a penalidades perante a ANTAQ. Ainda, é possível que a sistemática proposta seja encarada como um subarrendamento disfarçado, haja vista que o arrendatário, neste modelo, não será o agente que explorará o arrendamento, o que também enseja a aplicação de penalidades à luz da regulação portuária.</p> <p>Diante disso, nota-se que não é pertinente a sistemática de unbundling sugerida pela ANP. Não é lícito que o unbundling na exploração de infraestrutura portuária ocorra mediante a segregação do agente que detém a titularidade das instalações e aquele que realiza as operações. Esse modelo gera confusão, custos e sua legalidade é questionável.</p> <p>Sendo assim, é necessário que a ANP restrinja a exigência de unbundling aos casos em que o edital de licitação exigiu a sua realização ou nas hipóteses legalmente previstas (sistema Petrobrás), sendo necessário, ainda assim, reconhecer que a empresa operadora deverá ser titular da operação e das instalações, sem prejuízo do exercício da preferência do proprietário pelos seus acionistas.</p>	
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	<p>Novo inciso. Capacidade estática ou capacidade nominal: volume total de projeto do tanque, autorizado pela ANP, para cada classe de produto definida na Norma ABNT NBR 17.505;</p> <p>Novo inciso. Grupo econômico: Conjunto de pessoas jurídicas que, em virtude da participação no capital social na outra: (i) atuam sob controle comum, direto ou indireto, considerado o controle como a manutenção da titularidade de direitos de sócio que lhe assegure, de modo permanente, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores; e/ou (ii) relacionadas em decorrência da participação societária superior a 20% (vinte por cento) ou mais dos votos conferidos pelo capital da investida, sem controlá-la.</p>	<p>Capacidade estática - Sugerimos redação para garantir o entendimento de um conceito incluído na minuta.</p> <p>Grupo Econômico - Em razão da contribuição no inciso VII do art. 2º mencionar a respeito de grupo econômico, cumpre elaborar sugestão, definindo como será conceituado "grupo econômico" na resolução.</p> <p>A definição proposta é a leitura sistemática do arts. 243, §§1º e 2º e do art. 265 da Lei nº 6.404/1976, juntamente com o artigo 2º, parágrafo 3º, da CLT e do disposto no disposto no art. 1097, no art. 1098 e no art. 1099 do Código Civil.</p> <p>Nessa linha, o conceito de integrante de grupo econômico deve ser entendido sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada um a sua autonomia, integrem grupo econômico.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 2º	XVIII - operador: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, autorizada pela ANP a operar terminais e dutos, para prestar os serviços de movimentação de produtos regulados no terminal;	INCLUSÃO Importante restar claro que trata-se de operador de terminais e dutos.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	XVIII - operador: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, autorizada pela ANP a operar o terminal para prestar os serviços de movimentação e armazenagem de produtos regulados no terminal;	ALTERAÇÃO DO TEXTO (XVIII): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º		INCISO XVI Solicitamos que seja esclarecido o conceito sobre movimentação, uma vez que para efeito de prestação de serviço, os eventos carga, descarga, armazenagem, dentre outros, são considerados como movimentação; porém, para fins de atendimento ao mercado, o conjunto dos eventos é considerado uma única vez. Assim, para

				evitar duplicidade de contabilização, como a ANP interpreta a situação acima citada?
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	<p>XXIV - solicitação de serviço: comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com requisitos previstos no CGST, informando ao operador da sua necessidade de acesso ao terminal;</p> <p>XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação e/ou de armazenagem de produtos regulados do terminal aquaviário, mediante contrato de prestação de serviços;</p>	<p>Sobre o inciso XXIII, entendemos ser importante destacar que a programação se caracteriza como uma expectativa, portanto, estando sujeita a variações mercadológicas e operacionais. Em especial, cabe destacar que o operador não detem total controle sobre o tempo despendido e os movimentos dos carregadores. Solicitamos à ANP ratificar este entendimento.</p> <p>Sobre a contribuição apresentada no inciso XXIV, entendemos que o terceiro interessado deve preencher tanto os requisitos contidos nas CGST como as demais condições previstas no contrato, não se limitando aos requisitos mínimos estabelecidos pela ANP no anexo da norma.</p> <p>Quanto à contribuição referente ao inciso XXV, defende-se que o conceito precisa ser adequado para: movimentação “e/ou” armazenagem. Em geral, a movimentação requer armazenagem, mas é possível também ocorrer sem ela.</p> <p>A inclusão de “mediante contrato de prestação de serviços” visa deixar explícito a necessidade de formalização da relação entre os agentes.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 2º	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições: (...) XVIII – operador: o titular de instalação portuária autorizado pela ANP e pela ANTAQ a operar o terminal para prestar os serviços de movimentação de produtos regulados no terminal.</p> <p>XXIX – titular de instalação portuária: autorizatário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado e responsável pela operação do terminal.</p> <p>(...)</p> <p>XXIII - programação prévia: programação mensal preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite, contendo estimativa de data para os eventos de carregamento e descarregamento e de volume, sendo passíveis de revisões e ajustes pelo carregador tanto as datas quanto os volumes;</p>	<p>As alterações nos incisos XVIII e XIX serão abordadas quando da apresentação de contribuições ao art. 14.</p> <p>As alterações propostas na definição da “programação prévia” visam a detalhar quais informações deverão constar de tal documento, a fim de dotar o dispositivo, e a norma proposta como um todo, de maior segurança jurídica. Isso porque a definição proposta na minuta, remetendo apenas à “programação mensal (...) para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite” é inespecífica quanto ao nível de detalhamento da informação requerida e à vinculação, ou não, dessas informações para fins de fiscalização da capacidade de movimentação disponível pela ANP.</p> <p>Dessa forma, a manutenção da redação original do item cria espaço para que os operadores venham a ser cobrados por fazer constar da programação prévia informações sobre as quais estes agentes não são responsáveis, como foi previsto no art. 23, abaixo comentado, e, o que seria ainda mais grave, que as informações prévias sejam entendidas pela Agência como definitivas e vinculantes, ignorando-se que o mercado é altamente dinâmico e responde a condições que se alteram rapidamente. Assim, por exemplo, é comum que decisões a respeito de redirecionamento de cargas sejam tomadas sem muita antecedência, em função, entre outros elementos, de condições mercadológicas e operacionais.</p> <p>Na medida em que o operador possui baixa (ou nenhuma) ingerência em relação a tais circunstâncias, sugere-se que a programação prévia deva conter apenas a estimativa dos eventos de carregamento e descarregamento das instalações do terminal, tal como seus volumes previstos, ressalvando-se que tais informações poderão ser revistas pelos carregadores, como é de praxe no mercado.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XXII - produtos não regulados: produtos não sujeito à regulação da ANP e que podem ser movimentados em tanques do terminal autorizados a movimentar produtos regulados, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2015;</p> <p>COMENTÁRIO INCISO XXIII - Importante destacar que a programação se caracteriza como uma expectativa, portanto, estando sujeita a variações mercadológicas e operacionais. Em especial, cabe destacar que o operador não detem total controle sobre o tempo despendido e os movimentos dos carregadores. Solicitamos à ANP esclarecer como interpretada a situação acima descrita.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XXIV - solicitação de serviço: comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com requisitos previstos no CGST, informando ao operador da sua necessidade de acesso ao terminal;</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação e/ou de armazenagem de produtos regulados do terminal aquaviário, mediante contrato de prestação de serviços;</p>	<p>INCISO XXII - Sugerimos alterar marginalmente a redação aqui, apenas para não dar margem à interpretação de que tanques para armazenamento de produtos não regulados pela ANP precisariam de autorização.</p> <p>INCISO XXIV - O terceiro interessado deve preencher tanto os requisitos contidos nas CGST, não somente aos requisitos mínimos estabelecidos pela ANP no anexo da norma.</p> <p>INCISO XXV - Deixar claro que os serviços podem incluir movimentação e armazenagem</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	<p>XXIV - solicitação de serviço: comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com requisitos previstos no CGST, informando ao operador da sua necessidade de acesso ao terminal;</p>	<p>O terceiro interessado deve passar pelo crivo das CGST e demais condições de contrato, e não somente pelos requisitos mínimos estabelecidos pela ANP no anexo da norma.</p>
FORMS	Sindicagás	Art. 2º	<p>Sugestão de alteração: Art. 2º [...] XXIII - programação prévia: programação bimestral preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas até a data limite; [...]</p> <p>XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso excepcional ao</p>	<p>ref. inc. XIII - O Sindicagás e suas empresas associadas analisando o conceito de “data limite” e “programação prévia”, constantes nos incisos XI e XXIII da minuta de Resolução acabam remontando conceitos indeterminados. Nesse sentido, julga-se necessário que a ANP esclareça essas denominações, estabelecendo mais claramente seus conceitos.</p> <p>Portanto, além de considerar que data limite pode variar para cada setor regulado, destacamos que as especificidades do GLP faz com que diversos aspectos sejam considerados, e certamente será</p>

			operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de produtos regulados do terminal aquaviário;	<p>diferente como no caso dos combustíveis líquidos, por exemplo. Ressaltamos que a programação prévia pode variar de acordo com cada distribuidora de GLP e suas operações. Assim, considerando que as empresas associadas ao Sindigás informaram preocupação com a indeterminação dos conceitos, apresentamos sugestão para adequar o conceito da “data limite” em um período pré-determinado, como entre os dias 10 e 15 de cada mês. Entendemos que essa alteração trará mais clareza ao conceito, padronizando a interlocução entre carregador e operador.</p> <p>No mesmo sentido, a sugestão de alteração do inciso XXIII se faz necessária, pois a programação prévia não é razoável de ser estipulada mensalmente, considerando a complexidade das operações e especificidades de cada setor regulado, como o caso do GLP. Assim, o ajuste mínimo para bimestralidade insere mais estabilidade e segurança nas operações.</p> <p>Ref. inc. XXV - O Sindigás e suas empresas associadas analisando o inciso em tela, alcançaram a necessidade de observância à Resolução da ANTAQ 3707/14. Essa norma cita que o uso das instalações por terceiros se dará em caráter excepcional, podendo a ANP regular a forma de acesso, quando o caráter excepcional estiver comprovado. Desta maneira, verifica-se que não se trata de livre acesso ao terceiro com base em critérios não previsto pela ANTAQ, especialmente quando se tratar de instalação portuária, merecendo o ajuste para evitar insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	<p>XXIII – programação prévia: programação mensal preparada pelo operador para o atendimento das solicitações de serviço efetuadas pelo carregador, conforme estimativa, até a data limite;</p> <p>XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas autorizadas pela ANP, que formalmente solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou armazenagem de seus produtos regulados no terminal aquaviário, mediante contrato de prestação de serviços e atendimento das CGST.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (XXIII): É necessária a alteração do texto para deixar claro que operador de terminal aquaviário multipropósito não tem controle total sobre programação dos carregadores, justamente porque a movimentação pode ser alterada conforme os modos de transporte utilizado e a capacidade contratada em cada terminal, dependendo do muito de cada carregador, o que afeta a regularidade do abastecimento. Com isso, o operador não é responsável por estimar a movimentação, considerando que essa é a prerrogativa do carregador proprietário do produto.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (XXV): É necessária a alteração do texto para deixar claro que o interessado deverá firmar contrato de prestação de serviços de movimentação e armazenagem como o operador, bem como é necessário estabelecer que o terceiro interessado que pretende utilizar o serviço de movimentação e armazenagem de produtos controlados deverá ser ente regulado pela ANP.</p>
EMAIL	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º		<p>(...) podem sofrer reflexos pelas condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras. Juntamente com as “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, todos esses elementos podem gerar oscilação na movimentação e armazenamento e não podem deixar de serem considerados no cálculo da capacidade de movimentação disponível e, por conseguinte, na definição do inciso IV, art. 2º, da minuta. Outro ponto importante, que não pode deixar de ser mencionado, é de não ser possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo para determinar a capacidade de movimentação disponível, proposta na minuta, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.</p> <p>ALTERAÇÃO DE INCISO (V): É necessária a alteração do texto, para fazer constar as possíveis variações no cálculo sobre a capacidade de movimentação contratada, que, conforme já mencionado nas observações dos incisos anteriores, podem sofrer reflexos pelas condições ambientais, as especificidades do produto, as regras do poder concedente, quando for o caso, e os reflexos de outras entidades reguladoras e fiscalizadoras. Juntamente com as “Premissas Mínimas para o Cálculo de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal”, todos esses elementos podem gerar oscilação na movimentação e armazenamento e não podem deixar de serem considerados no cálculo da capacidade de movimentação ociosa e, por conseguinte, na definição do inciso V, art. 2º, da minuta. Outro ponto importante, que não pode deixar de ser mencionado, é de não ser possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo para determinar a capacidade de movimentação ociosa, proposta na minuta, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020. Sugere-se a substituição do termo “programado” para “informado” Por fim, é necessária a alteração do texto para substituição do termo “programado” para “informado”, para evitar seja confundida com programação prévia, conforme sugestão contida no inciso XXIII, art. 2º, da presente minuta.</p>

FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 2º	Alterar para: [...] XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso excepcional ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação ou de armazenagem de produtos regulados do terminal aquaviário;	Conforme previsto na Lei 12815/13, art. 7 e 17 bem como na Resolução 3707/14 ANTAQ art., 1º, o acesso de terceiros é excepcional, sendo competência da ANP regular a forma de acesso quando o caráter excepcional estiver comprovado. Não se trata de livre acesso ao terceiro com base em critérios não previsto pela ANTAQ, especialmente quando se tratar de instalação portuária.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º	(...) XXIV - solicitação de serviço: comunicação formal emitida pelo terceiro interessado, de acordo com requisitos previstos no CGST, informando ao operador da sua necessidade de acesso ao terminal; XXV - terceiro interessado ou interessado: pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, que solicita acesso ao operador, para fins de uso das instalações de movimentação e/ou de armazenagem de produtos regulados do terminal aquaviário, mediante contrato de prestação de serviços;	INCISO XXIV O terceiro interessado deve preencher tanto os requisitos contidos nas CGST como as demais condições previstas no contrato, não se limitando aos requisitos mínimos estabelecidos pela ANP no anexo da norma. INCISO XXV Conceito precisa ser adequado para: movimentação "e/ou" armazenagem. Em geral, a movimentação requer armazenagem, mas é possível também ocorrer sem ela. A inclusão de "mediante contrato de prestação de serviços" visa deixar explícito a necessidade de formalização da relação entre os agentes.
FORMS	ANTAQ	Art. 2º	XXVIII - terminal de uso privado (TUP): instalação portuária explorada mediante autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e localizada fora da área do porto organizado; e XXIX - titular de instalação portuária: autoritário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado. Incluir conceito de terminal arrendado já que temos o conceito de TUP.	XXVIII - Tem por objetivo dar maior precisão ao texto normativo, diferenciando as autorizações da ANTAQ e da ANP. XXIX - ajuste de redação
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 2º	XXVI - terceiro interessado majoritário: pessoa jurídica com intenção de contratar serviços de movimentação que impliquem utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, mediante contrato de prestação de serviços; (...) XXIX - titular de instalação portuária: autoritário e/ou proprietário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária, incluindo acionistas de SPE que possuam carga própria, em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado, podendo tal titularidade ser exercida de maneira direta, ou por meio de pessoa jurídica controlada, constituída inclusive em decorrência de obrigação legal.	A sugestão formalizada no inciso XXVI vem em alinhamento com a sugestão apresentada no inciso XXV. No que diz respeito à sugestão constante no inciso XXIX, é importante prever as situações abarcadas nos leilões de áreas portuárias, dado os riscos assumidos pelos investidores.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 2º	Alterar o inciso XXVII do Art. 2º para: XXVII – terminal aquaviário ou terminal: instalação portuária, autorizada pela ANP, localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de produtos regulados, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; Alterar inciso XXIX do Art. 2º para: XXIX - titular de instalação portuária: autoritário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado, concessionário em porto organizado ou proprietário das instalações que compõem o terminal aquaviário ou terminal, podendo tal titularidade ser exercida de maneira direta, ou por meio de pessoa jurídica controlada constituída em decorrência de obrigação legal.	Sugere-se a adoção da definição de Instalação Portuária, expressa no Art. 2º, III da Lei 12.815/13 (Lei dos Portos), para a definição de terminal aquaviário ou terminal apresentada no inciso XXVII do Art. 2º da minuta em pauta. Desta forma, evita-se qualquer tipo de conflito entre os agentes que regulam a exploração de tais tipos de instalação. Além disso, ainda que haja uma interpretação extensiva, importante ressaltar que o art. 58 da Lei do Petróleo trata de livre acesso para terminais aquaviários, sendo juridicamente questionável a extensão pretendida pela ANP. A alteração sugerida para o inciso XXIX do Art. 2º se mostra necessária tendo em vista que há situações, decorrentes de determinações legais ou de disposições constantes nos editais para licitação de arrendamentos portuários, nas quais há a exigência de operação da instalação portuária por pessoa jurídica distinta do carregador proprietário. Nessas hipóteses, o direito de preferência do carregador proprietário se mostraria prejudicado pelo texto proposto. Desta forma, torna-se imprescindível que haja previsão no sentido de que tais tipos de carregadores proprietários possam atuar diretamente ou por meio de suas subsidiárias, sendo garantido seu direito de preferência, de forma direta ou indiretamente.
FORMS	Braskem SA	Art. 2º	PROPOSTA DE REDAÇÃO INCISO XXVI - terceiro interessado majoritário: pessoa jurídica com intenção de contratar serviços de movimentação que impliquem utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, mediante contrato de prestação de serviços;	INCISO XXVI - Alinhamento com conceito no item XXV
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 2º	XXVII – terminal aquaviário ou terminal: instalação portuária, autorizada pela ANP, localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de produtos regulados, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; XXIX - titular de instalação portuária: autoritário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado, concessionário em porto organizado ou proprietário das instalações que compõem o terminal aquaviário ou terminal, podendo tal titularidade ser exercida de maneira direta, ou por meio de pessoa jurídica controlada constituída em decorrência de obrigação legal.	XXVII Sugere-se a definição em linha com a definição de instalação portuária expressa no Art. 2º, III da Lei 12.815/13 (Lei dos Portos). A harmonia de conceitos evita conflitos entre as diferentes agências que regulam a área explorada. XXIX Há situações, decorrentes de determinações legais ou de disposições constantes nos editais para licitação de arrendamentos portuários, nas quais há a exigência de operação da instalação portuária por pessoa jurídica distinta do carregador proprietário. Sem alteração de redação proposta o carregador proprietário perderia sua preferência, o que reduz a atratividade de investimentos no setor. É necessário também acrescentar que nos ativos de refino em desinvestimento, está sendo previsto no modelo de negócio que o operador do terminal é tanto o autoritário por parte da ANP quanto o titular da outorga dada pelo poder concedente. Sem a alteração de redação proposta, o novo proprietário perderia seu direito de preferência ou seria obrigado a ter a titularidade da

				outorga em seu nome. Além de alterar as bases negociais, ter a mesma instalação com dois responsáveis diferentes, um perante ANTAQ e outro perante ANP, retira sinergias, aumenta o custo e torna mais complexo o fluxo de comunicação entre os envolvidos.
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	XXVII - terminal marítimo ou terminal: instalação portuária do tipo marítimo, 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 pier de atracação ou cais acostável, monoboias e quadros de boias, podendo ainda conter tanques, bombas, plataformas rodoviárias e ferroviárias e outras instalações; XXIX - titular de instalação portuária: autorizatório e/ou proprietário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária, incluindo acionistas de SPE que possuam carga própria, em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado.	XXVII - O art. 58 da Lei do Petróleo faculta acesso a qualquer interessado apenas aos terminais marítimos. Texto da minuta alarga a previsão legal. XXIX - Os acionistas em SPE são as empresas que contribuíram para a construção do terminal, realizaram o investimento e por consequência, foram expostas ao risco do negócio. Não se pode limitar o direito de preferência à SPE por si só, quando a forma de investimento através de SPE é incentivada dentro da legislação pátria. Caso os acionistas da SPE não sejam abarcados no direito de preferência, trata-se de nítida hipótese de comportamento contraditório da administração pública como um todo, ensejando insegurança jurídica aos investidores.
FORMS	Vibra Energia	Art. 2º	XIX - titular de instalação portuária: autorizatório de terminal de uso privado, arrendatário, bem como os acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica que é titular das instalações e as subsidiárias integrais da mesma acionista, em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado.	JUSTIFICATIVA: INCLUSÃO para estimular os investimentos em instalações localizadas em área portuária, tanto por parte dos agentes econômicos que já exercem tais atividades, quanto para novos agentes econômicos, garantindo que os investidores na qualidade de sócios ou empresas do mesmo grupo econômico (restrito às subsidiárias integrais desta acionista) sejam equiparados dando segurança jurídica ao investidor de tal forma que possibilite que empresas do mesmo grupo econômico possam movimentar cargas dentro do terminal com os direitos de carregador proprietário. Há racionalidade econômica para tanto com o aumento da eficiência, reduzindo-se custos, a dupla marginalização, os custos de transação e, por consequência, incentivando o investimento nas áreas de infraestruturas. De forma diversa, existe o risco de afastamento de interessados em novos leilões portuários e risco de questionamentos jurídicos dos leilões já realizados, caso o direito não abarque o conceito sugerido, em virtude do atendimento das obrigações contidas no edital, à época da realização do leilão e, posteriormente, dos investimentos realizados para a criação da empresa (SPE). Além do que esta é a exegese do artigo do art. 58 da Lei do Petróleo, que tem o objetivo de proteger tanto o terceiro interessado, quanto o investidor, que também mereceu a tutela da lei. Sendo importante pontuar que o investidor ao participar dos leilões promovidos pela ANTAQ, não pode ser surpreendido com norma posterior que prejudique o direito adquirido, na forma do art. 5, inciso XXVI, da CF/88, uma vez que considerou determinada movimentação de seus produtos e amortização dos custos empregados quando da apresentação da proposta no certame.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	XXVI - terceiro interessado majoritário: pessoa jurídica, com intenção de contratar serviços de movimentação que impliquem utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação e armazenagem do terminal; XXVII - terminal aquaviário ou terminal: instalação portuária do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, autorizada pela ANP a operar para a movimentação e, armazenagem quando necessária, 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 pier de atracação ou cais acostável, monobóias e quadros de boias, podendo ainda conter tanques, bombas, plataformas rodoviárias e ferroviárias e outras instalações; XXIX - titular de instalação portuária: autorizatório de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado. XXX - terminais aquaviários multipropósito: instalação portuária, explorada mediante autorização da ANP, do tipo marítimo, fluvial ou lacustre, caracterizado como terminal arrendado, retroportuário ou de uso privado, especializada na movimentação e armazenagem de produtos diversos, 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 pieres de atracação ou cais acostável, monobóias, quadros de boias e outros e que prestem serviços a diversos clientes, sem exclusividade e sem cargas próprias;	ALTERAÇÃO DO TEXTO (XXVI): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.de produtos controlados deverá ser ente regulado pela ANP. ALTERAÇÃO DO TEXTO (XXVII): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. ALTERAÇÃO DO TEXTO (XXIX): É necessário alterar o texto para corrigir o erro na grafia, sendo necessário mudar o termo autoritário para, possivelmente, autorizatório. INCLUSÃO DE INCISO (XXX): É necessária a inclusão o conceito de "terminal aquaviário multipropósito", de forma a melhor representar os terminais que realizam os serviços de armazenagem, que não movimentam somente combustíveis, não pertencem a grupos econômicos que fazem parte da cadeia, a montante ou a jusante do terminal. Tratam-se das instalações operadas por empresas que somente se dedicam à operação logística de terminais, que operam com outros produtos, e não fazem parte de grupos econômicos da indústria do petróleo e dos biocombustíveis, isto é, de dispensar a regulação do acesso obrigatório nessas situações.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 2º	Inclusão de novo inciso: Grupo econômico: Conjunto de pessoas jurídicas que, em virtude da participação no capital social na outra: (i) atuam sob controle comum, direto ou indireto, considerado o controle como a manutenção da titularidade de direitos de sócio que lhe assegure, de modo permanente, a preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores; e/ou (ii) relacionadas	Em razão da contribuição no inciso VII do art. 2º mencionar grupo econômico, cumpre elaborar sugestão, definindo como será conceituado "grupo econômico" na resolução. A definição proposta é a leitura sistemática do arts. 243, §§1º e 2º e do art. 265 da Lei nº 6.404/1976, juntamente com o artigo 2º, parágrafo 3º, da CLT e do disposto no disposto no art. 1097, no art. 1098 e no art. 1099 do Código Civil.

			em decorrência da participação societária superior a 20% (vinte por cento) ou mais dos votos conferidos pelo capital da investida, sem controlá-la.	Nessa linha, o conceito de integrante de grupo econômico deve ser entendido sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada um a sua autonomia, integrem grupo econômico.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 2º	<p>XXVI - terceiro interessado majoritário: pessoa jurídica com intenção de contratar serviços de movimentação que impliquem utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, mediante contrato de prestação de serviços;</p> <p>(...)</p> <p>XXIX - titular de instalação portuária: autorizatário e/ou proprietário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária, incluindo acionistas de SPE que possuam carga própria, em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado, podendo tal titularidade ser exercida de maneira direta, ou por meio de pessoa jurídica controlada, constituída inclusive em decorrência de obrigação legal.</p>	<p>INCISO XXVI</p> <p>Alinhamento com sugestão apresentada no item XXV.</p> <p>INCISO XXIX</p> <p>Importante prever as situações abarcadas nos leilões de áreas portuárias, dado os riscos assumidos pelos investidores.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 2º	<p>Inclusão do parágrafo 3º no Art. 2º:</p> <p>§ 3º As definições de Capacidade Máxima de Movimentação do Terminal e Capacidade Operacional de Movimentação apresentadas nos incisos I e II, respectivamente, do Art. 2º não se aplicam às instalações de movimentação e armazenagem integradas aos sistemas de refino.</p>	<p>Conforme apresentado anteriormente, a Petrobras sugere a inclusão de inciso no parágrafo 2º do Art. 1º com o objetivo de retirar os terminais aquaviários planejados para suprimento de petróleo e escoamento de Conforme apresentado anteriormente, a Petrobras sugere a inclusão de inciso no parágrafo 2º do Art. 1º com o objetivo de retirar os terminais aquaviários planejados para suprimento de petróleo e escoamento de derivados de sistemas de refino da abrangência da norma, tendo em vista seus papéis no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados das refinarias, bem como os impactos de suas flexibilizações para atendimento a terceiros na capacidade de produção de derivados no país.</p> <p>Nessa ordem de ideias, em observância ao princípio da eventualidade, a Petrobras apresenta comentário exclusivo para o Art. 2º, considerando as especificidades da programação de terminais aquaviários pertencentes a sistemas de refino, os quais são projetados, no que diz respeito às suas capacidades, recursos e funcionalidades, para operação a partir de uma visão sistêmica, ou seja, para movimentação de volumes e produtos demandados pelo sistema de refino.</p> <p>Tal condição adiciona um número considerável de variáveis à atividade de programação, tornando a sua complexidade de tal ordem que inviabiliza a determinação de capacidades máxima e operacional de movimentação do terminal.</p> <p>Desta forma, a Petrobras propõe a inclusão de parágrafo no Art. 2º com um objetivo de atribuir um tratamento diferenciado às instalações de movimentação e armazenagem pertencentes aos sistemas de refino, isentando-os da aplicação das definições de capacidades máxima e operacional de movimentação do terminal.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 2º	<p>§ 1º 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>§ 2º 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> <p>§ 3º Não se aplicam às instalações de movimentação e armazenagem integradas aos sistemas de refino as definições dos Art. 2º I e Art. 2º II</p>	<p>Propomos atribuir um tratamento diferenciado às instalações de movimentação e armazenagem pertencentes aos sistemas de refino.</p> <p>Estas instalações são fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados e foram projetadas com intuito de operar de forma a buscar a otimização de um sistema integrado terminal - refinaria.</p> <p>Por esse motivo, a programação desse tipo de terminal tem um número considerável de variáveis tornando a sua complexidade de tal ordem que inviabiliza a determinação de capacidades máxima e operacional.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 2º	<p>(apenas contribuição no parágrafo segundo)</p> <p>§ 2º Caso os contratos sejam firmados com base na capacidade operacional para a determinação da capacidade contratada, deve ser considerado o mesmo giro utilizado no cálculo da capacidade máxima de movimentação do terminal.</p>	<p>Sugestão para corrigir conceituação equivocada. Uma vez que a capacidade estática nunca será passível de medição nas atividades operacionais do terminal.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 2º	<p>§ 1º 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 e, armazenagem quando necessária, de produtos não regulados, bem como alguns sistemas podem estar, momentaneamente, fora de operação por manutenção, inspeção e/ou troca de produto no tanque, inspeções de segurança, procedimentos de fiscalização e liberação aduaneira, especificações de produto, dentre outras razões operacionais e de segurança.</p> <p>§ 2º Caso os contratos sejam firmados com base na capacidade estática para a determinação da capacidade de movimentação contratada, deverá o operador indicar o giro a ser utilizado para o cálculo.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p> <p>É necessária para contemplar indisponibilidade por eventos, a quais também pode ocorrer em situações em que a capacidade não pode ser utilizada, como por exemplo, manutenção periódica, preditiva, preventiva ou corretiva das instalações, inclusive por qualquer outro motivo que impossibilite a utilização da capacidade de movimentação e armazenagem do terminal.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessária a alteração do texto para possibilitar que o giro seja indicado pelo terminal para determinação da capacidade de movimentação contratada, considerando que podem ser contratadas quantidades maiores de giro poderão, ou não, serem contratadas, dependendo da operação/perfil de cada terminal. Igualmente, deve-se fazer a ressalva de que não é possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo,</p>

				considerando que é usada a capacidade de movimentação contratada, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 3º	<p>CAPÍTULO III</p> <p>II - DO ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO</p> <p>Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados e permitir o acesso ao terminal, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>Parágrafo único. A prestação dos serviços inclui a utilização dos 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos, conforme critérios estabelecidos nas CGST e condições de contrato.</p>	<p>¹- Justificativa de contribuição do CAPUT: A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação.</p> <p>- Justificativa de contribuição do parágrafo único: A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 3º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados e permitir o acesso ao terminal, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - Parágrafo único. A prestação dos serviços inclui a utilização dos 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos, conforme critérios estabelecidos nas CGST e condições de contrato.</p>	<p>ART 3º - A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO - A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 3º	<p>Sugestão de alteração e exclusão: Art. 3º O titular da Autorização deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>Alterar e Incluir: Parágrafo único. Os serviços prestados incluem 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos resguardada a respectiva contraprestação.</p>	<p>O Sindigás e suas empresas associadas recomendam que seja ajustado o artigo 3º para que não haja dupla interpretação de alcance do dispositivo da norma.</p> <p>Relevante pontuar que trata-se de dispositivo que visa garantir condições de prestação de serviço pelo titular da autorização, em caráter regular, nos termos de cada Contrato de adesão ou arrendamento. Portanto, eventual dispositivo de acesso por terceiro deverá ser tratado de forma isolada e a partir de regras específicas.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 3º	<p>Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados e permitir o uso do terminal, mediante remuneração, em condições operacionais não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos.</p>	<p>INCLUSÃO para restar claro que as condições operacionais (volume estático, prazo, giro e movimentação esperada), devem ser não discriminatórias.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 3º	<p>Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados do terminal, em caráter excepcional, através da contratação de serviços, mediante remuneração, respeitada a liberdade de preços nas operações portuárias, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>Parágrafo único. A prestação dos serviços inclui a contratação dos 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos, e obedecem às regras convencionadas nos contratos de utilização e armazenagem.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 3º): É necessária alteração do texto para deixar claro que a movimentação e armazenagem configuram o acesso por meio da prestação de serviços realizados por operador de terminal, não podendo ser confundido com a "permissão de uso do terminal".</p> <p>O contratante de serviços de movimentação e armazenagem não opera o terminal, tampouco tem cessão de uso com o se fosse de sua propriedade, sendo necessário ficar claro que os ativos dos terminais não são bens que possam ser isoladamente locados ou utilizados por terceiros.</p> <p>O operador deve ter a posse e gestão dos ativos do terminal durante toda a atividade, assim como ressaltada a necessidade de contratação dos serviços para se ter acesso. O acesso é excepcional e deve estar claro na minuta, assim como em sintonia com a contido no art. 13 da Lei n.º 12.815/2013 (Lei dos Portos), o art. 44 do Decreto n.º 8.033/2014.</p> <p>Por fim, deve-se ressaltar no texto da minuta que os preços nas operações portuárias são livres, e deve ser reprimida qualquer prática prejudicial à competição ou abuso de poder econômico.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (PARÁGRAFO ÚNICO): Assim como no caput do art. 3º, é necessária alteração do texto para deixar claro que a movimentação e armazenagem configuram o acesso por meio da prestação de serviços realizados por operador de terminal, não podendo ser confundido com a "permissão de uso do terminal".</p>

				<p>O terminal deve ter em plenitude a gestão e administração de seus ativos, sendo as regras estabelecidas no contrato com os usuários o instrumento que regula o acesso a tancagem e as estruturas do terminal.</p> <p>Pedido de acesso parcial, por exemplo, visando ao uso apenas de ativos específicos do terminal, pode acarretar em interrupção à operação e consequente deterioração do nível de serviço para os usuários.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 3º	<p>Alterar e Excluir:</p> <p>Art. 3º O titular da autorização deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>Alterar e Incluir:</p> <p>Parágrafo único - Os serviços prestados incluem 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos resguardada a respectiva contraprestação.</p>	<p>O ajuste se faz necessário para que não haja dupla interpretação de alcance do dispositivo da norma. Trata-se de dispositivo para garantir condições de prestação de serviço pelo titular da autorização em caráter regular nos termos de cada Contrato de adesão ou arrendamento. Eventual dispositivo de acesso por terceiro deverá ser tratado de forma isolada e regras específicas.</p>
FORMS	Grupo Ultra	Art. 3º	<p>Sugestão de inclusão de novo artigo abrindo o Capítulo III: Do acesso não discriminatório:</p> <p>Art. Xx O direito de acesso aos terminais aquaviários caracterizados como infraestrutura essencial, aquela pertencente a único agente autorizado e localizada em ponto onde inviável, técnica, econômica ou fisicamente, a instalação de outros terminais será concedido, observando-se, necessariamente, as seguintes regras:</p> <p>a) Viabilidade técnica do compartilhamento;</p> <p>b) Existência de capacidade disponível e ociosa na infraestrutura;</p> <p>c) Não comprometimento da garantia do regular abastecimento e segurança operacional da região ou instalação;</p> <p>d) Não prejuízo aos agentes econômicos que movimentem cargas regularmente e já façam uso do bem por meio de contratos estabelecidos;</p> <p>§1º Para o deferimento do acesso, o requisitante deverá comprovadamente atender aos requisitos de aderência às regras negociais e aos fatores de idoneidade fiscal do agente regulado, bem como das condições de qualidade e cumprimento das regras anticorrupção, que devem estar devidamente publicizadas e definidas em sítio oficial e acessível.</p> <p>§2º Na hipótese de existência de indícios de que o agente autorizado, através de sua pessoa jurídica ou do grupo a que pertence, exerce suas atividades com fraude fiscal estruturada e indícios de que oculta bens, receitas ou direitos, com o propósito de não recolher tributos ou de burlar os mecanismos de cobrança de débitos fiscais não se aplicará o conceito de infraestrutura essencial e o acesso não deverá ser permitido.</p>	<p>O objetivo da presente contribuição é conceituar as infraestruturas sujeitas ao livre acesso, usando definição das melhores práticas internacionais, ou seja, a hipótese de "essencial facility".</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 3º	<p>Art. 3º O operador deve prestar serviços de movimentação e de armazenamento de produtos regulados e permitir o acesso ao terminal, mediante remuneração, em condições não discriminatórias entre os diversos carregadores, inclusive o carregador proprietário.</p> <p>Parágrafo único. A prestação dos serviços inclui a utilização dos 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 sejam indispensáveis para a movimentação ou armazenamento de produtos, conforme critérios estabelecidos nas CGST e condições de contrato.</p>	<p>CAPUT</p> <p>A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO</p> <p>A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso e prestar serviços aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível, conforme critérios estabelecidos nas CGST.</p> <p>§ 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.</p> <p>§1-A prioridade de contratação dos sócios de uma SPE, constituída especificamente para operação do terminal, será considerada justificada.</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso, que atenda integralmente as CGST, ao operador de terminal.</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço, observando-se os parâmetros operacionais do terminal.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do</p>	<p>1- Quanto às alterações sugeridas no CAPUT, entendemos que:</p> <p>A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p> <p>- No que diz respeito às alterações sugeridas no §1º, entendemos que:</p> <p>A sugestão de inclusão de novo parágrafo visa deixar claro que a contratação junto aos sócios de uma SPE é justificada, trazendo maior segurança jurídica aos seus investidores.</p> <p>Cabe destacar que nos modelos atuais de concessão, em regra, o MINFRA/SNPTA exige a constituição de uma SPE para operação em áreas arrendadas quando arrematadas em consórcio. A redação conforme proposta na minuta gera insegurança para estes investimentos.</p>

			<p>carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, três dias úteis.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, cinco dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ou não ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>(...)</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso:</p> <p>I - confirmá-la, respeitando sempre que possível a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p>	<p>- Quanto à sugestão referente ao §2º, visa reforçar o atendimento dos termos previstos na CGST para viabilizar a solicitação, assim como evitar que terceiro apresente solicitação incompleta e em desacordo com o estabelecido.</p> <p>- No que diz respeito ao §3º, além da ordem de chegada há outros parâmetros importantes que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>- Quanto ao §4º, a sugestão visa conferir uma maior flexibilidade para casos mais considerados mais complexos.</p> <p>- As alterações propostas no §5º se justificam pela necessidade de período maior para que o operador tenha tempo de avaliar o carregador e levantar todas as informações que serão exigidas, a fim de mitigar qualquer risco operacional ou QHSE. Entendemos, ainda, que o operador poderá confirmá-la também sem propor ajustes. Da forma como está escrito, parece que sempre o operador vai propor ajustes, o que não é verdade.</p> <p>- Quanto às alterações sugeridas no §7º, entende-se que além da ordem de chegada há outros parâmetros importantes que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, tipo de produto e volume envolvido na solicitação, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>- Importante ressaltar que, se tratando do §8º, reforçamos a necessidade de integração entre Agências e órgãos intervenientes, nos setores de combustíveis e portuário, garantindo-se com isso o devido alinhamento e conferindo maior segurança jurídica às outorgas e investimentos decorrentes, eventualmente até mesmo publicando norma conjunta.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 4º	<p>Alterar o inciso I do parágrafo 7º do Art. 4º para:</p> <p>I - confirmá-la, considerando a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p>	<p>A ordem de apresentação das solicitações de acesso é um dentre vários outros parâmetros que são considerados pelo operador para atendimento às solicitações de acesso, tais como, disponibilidade de berço, uso das instalações, dentre outros. Desta forma, cabe alterar o inciso I do parágrafo 7º do Art. 4º para contemplar tal atendimento.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível.</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço para serviços similares em relação ao volume de carga a ser movimentada e/ou armazenada, tipo de combustível e prazo de contrato.</p> <p>(...)</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso: I - confirmá-la, respeitando, sempre que possível, a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou II - emitir negativa de acesso.</p>	<p>A alteração redacional proposta para o art. 4º, §3º e §7º da minuta de resolução (igualmente refletida nas contribuições para o art. 17, §5º abaixo) busca assegurar a possibilidade de que o operador possa considerar outros critérios para a alocação da capacidade do terminal, em consonância com as lógicas de mercado e com a dinâmica da operação do respectivo terminal.</p> <p>Assim, busca-se esclarecer que o dever de consideração da ordem de chegada das propostas deverá ser observado sempre que os pedidos de acesso partirem de condições equiparáveis, para o que se deve considerar, por exemplo, o perfil da carga a ser movimentada e armazenada, o tipo de combustível, o volume, o valor das propostas comerciais, os prazos a serem observados, sem prejuízo de outros aspectos comerciais.</p> <p>Assim, propõe-se que a regra traga maior clareza quanto às situações em que a não priorização de pedidos formulados com maior antecedência não configurará hipótese de tratamento discriminatório por implicarem um uso mais racional e eficiente das instalações portuárias. São exemplos, nesse sentido, os casos em que, independentemente da ordem de chegada, se mostrar mais adequado o atendimento de pedido recebido posteriormente que (i) envolva a movimentação de carga compatível com a armazenada pelos tanques disponíveis no terminal, ao contrário do primeiro pedido; (ii) preveja o uso das instalações de armazenagem por período superior ao demandado pelo pedido de maior antecedência; ou (iii) possa ser atendido de imediato pelo operador, não demandando investimentos ou algum tipo de adequação operacional no terminal, caso o pedido anterior demande algum tipo de investimento ou ajuste que represente maiores custos operacionais.</p> <p>Observa-se que a sugestão se mostra alinhada às justificativas trazidas pela Superintendência de Infraestrutura e Movimentação na Nota Técnica n.º 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, em que esclarece que a ordem de chegada dos pedidos deve ser um dos critérios a ser considerado, porém não o único, e que a regra busca apenas assegurar o acesso não discriminatório ao uso do terminal, visando à maximização do seu uso. Assim, o objetivo da proposta redacional em questão é tornar esse pressuposto mais claro, evitando interpretações desarrazoadas da resolução proposta, incompatíveis com a racionalidade operacional que deve imperar na administração dos terminais.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação</p>	<p>Para garantir o acesso às infraestruturas essenciais é necessário assegurar que pedidos que incluam ajustes técnicos nos terminais</p>

			<p>ociosa ou disponível.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 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 para fins de priorização da prestação do serviço.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, dois dias úteis.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo: I - confirmá-la, propondo ajustes; ou II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 6º Caso o carregador não aceite os ajustes propostos pelo operador em até um dia útil, o operador deve emitir a negativa de acesso.</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até 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 e podendo propor ajustes; ou II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 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.</p> <p>§9º - O operador não poderá negar acesso à solicitação que resultar em ajustes técnicos que não causem prejuízos à movimentação dos insumos, observada a capacidade máxima do terminal.</p>	<p>sejam considerados e aprovados, desde que não impliquem na movimentação dos insumos e tampouco na capacidade máxima deles. Caso contrário, seria uma possibilidade de negativa de acesso ilegítima, impactando o princípio que se deseja respeitar.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 4º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - Art. 4º O operador deve permitir o acesso e prestar serviços aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível, conforme critérios estabelecidos nas CGST.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - § 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. A prioridade de contratação dos sócios de uma SPE, constituída especificamente para operação do terminal, será considerada justificada.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - § 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso ao operador de terminal que atenda integralmente as CGST.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO - § 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço, observando-se os parâmetros operacionais do terminal.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, três dias úteis.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo: I - confirmá-la, propondo ou não ajustes; ou II - emitir negativa de acesso.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso: I - confirmá-la, respeitando, sempre que possível, a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou II - emitir negativa de acesso.</p> <p>COMENTÁRIO - § 8º Reforçamos a necessidade de integração entre Agências e órgãos intervenientes, nos setores de combustíveis e portuário, garantindo-se com isso o devido alinhamento e conferindo maior segurança jurídica às outorgas e investimentos decorrentes, eventualmente até mesmo publicando norma conjunta.</p>	<p>ART. 4º - A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p> <p>§1 - A sugestão de inclusão de novo parágrafo visa deixar claro que a contratação junto aos sócios de uma SPE é justificada, trazendo maior segurança jurídica aos seus investidores. Cabe destacar que nos modelos atuais de concessão, em regra, o MINFRA/SNPTA exige a constituição de uma SPE para operação em áreas arrendadas quando arrematadas em consórcio. A redação conforme proposta na minuta gera insegurança para estes investimentos.</p> <p>§ 2º A sugestão visa reforçar o atendimento dos termos previstos na CGST para viabilizar a solicitação, assim como evitar que terceiro apresente solicitação incompleta e em desacordo com o estabelecido.</p> <p>§ 3º Além da ordem de chegada há outros parâmetros importantes que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>§ 4º A sugestão visa conferir uma maior flexibilidade para casos mais considerados mais complexos.</p> <p>§ 5º Entendemos que o operador poderá confirmá-la também sem propor ajustes. Da forma como está escrito, parece que sempre o operador vai propor ajustes, o que não é verdade.</p> <p>§ 7º Além da ordem de chegada há outros parâmetros importantes que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, tipo de produto e volume envolvido na solicitação, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso ao operador de terminal.</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do</p>	<p>A ordem de chegada é apenas um dos parâmetros que deve ser avaliado em uma solicitação de acesso. Embora seja importante sob o ponto de vista de isonomia, questões técnicas tais como restrição de berço, criticidade de produtos e a maximização do uso do terminal precisam ser avaliadas.</p>

			<p>serviço, cabendo justificativa ao não atendimento deste parâmetro, quando demandado.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, dois dias úteis.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 6º Caso o carregador não aceite os ajustes propostos pelo operador em até um dia útil, o operador deve emitir a negativa de acesso.</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso:</p> <p>I - confirmá-la, levando em consideração a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 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.</p>	
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso e prestar serviços aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível conforme critérios estabelecidos nas CGST.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso ao operador de terminal.</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço, sempre que os serviços demandados forem equiparáveis.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, três dias úteis.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 6º Caso o carregador não aceite os ajustes propostos pelo operador em até um dia útil, o operador deve emitir a negativa de acesso.</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso:</p> <p>I - confirmá-la, respeitando, sempre que possível, a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 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.</p> <p>Novo parágrafo. A priorização de contratação dos sócios de uma SPE constituída especificamente para operação do terminal será considerada justificada.</p>	<p>Art. 4 - Caput - Deixar mais claro que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p> <p>§3º - Além da ordem de chegada há outros parâmetros que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros.</p> <p>Naturalmente cabe ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>§4º - Sugestão visa trazer maior flexibilidade para casos mais complexos.</p> <p>§7º - Aprimoramento nas regras sugeridas para avaliação dos pedidos de acesso de terceiros, de modo a:</p> <p>1) se rever as regras do processo de chamamento público a ser instaurado diante de requerimentos apresentados por “terceiro majoritário interessado” (art. 17), nos casos de pedidos que superem 50% da capacidade do terminal, prevendo-se: (ii) que tal procedimento somente seja exigido nos casos em que o mercado relevante, ao qual o terminal estiver circunscrito, apresentar restrição de capacidade; e (ii) o tratamento confidencial ao terceiro interessado majoritário e demais participantes do chamamento, de modo a se desestimular comportamentos oportunistas de agentes econômicos concorrentes.</p> <p>2) se explicitar que o critério de antecedência (ordem de chegada dos requerimentos) previsto pelo art. 4º, §3º somente faz sentido para propostas com o mesmo escopo, que possuam condições comerciais e operacionais idênticas, possibilitando que outros critérios possam ser ponderados pelo operador.</p> <p>Novo parágrafo - Sugestão de inclusão de novo parágrafo visando deixar claro que a contratação junto aos sócios de uma SPE é justificada, trazendo maior segurança jurídica aos seus investidores.</p> <p>Cabe destacar que nos modelos atuais de concessão, em geral, o MINFRA/SNPTA exigem a constituição de uma SPE para operação em áreas arrendadas quando arrematadas em consórcio. A redação proposta na minuta gera insegurança para estes investimentos.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 4º	<p>1- Sugestão de alteração: Art. 4º [...]</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso excepcional ao operador de terminal e justificativa que o enquadre na situação de excepcionalidade.</p> <p>- Sugestão de exclusão do §8º.</p>	<p>ref. §2º - O Sindigás e suas empresas associadas entendem que o previsto na Lei 12.815/13, art. 7º e 17, bem como o disposto na Resolução nº 3707/14 da ANTAQ, em seu artigo 1º, delimitam que o acesso de terceiros é excepcional. Nesse sentido, a competência da ANP para regularização do procedimento, deve respeitadas as regras da ANTAQ, Agência Reguladora responsável pela normatização das instalações e arrendamentos portuários. Deste modo, entendemos que cabe a ANP estabelecer o processo de acesso excepcional, não se confundindo com acesso regular de terceiro. Assim, respeita-se inclusive a capacidade contratada entre terminal e cliente. Ademais, destacamos que não há que se confundir entendimento de que a inclusão de competência se daria pela recente alteração da lei 9.473/98. Em verdade, cumpre esclarecer que tal medida apenas se aplica para outras instalações, que não haja norma específica regulamentadora. Pelo exposto, recomendamos os ajustes para evitar instauração de mais inseguranças jurídico-regulatórias.</p> <p>ref. exclusão §8º - O Sindigás e suas empresas associadas entendem que a ANP deve avaliar e viabilizar regulamentação conjunta com a</p>

				<p>ANTAQ, dada a competência concorrente de ambas as Agências para dispor sobre as condições de acesso aos terminais portuários. Ocorre que, considerando o risco de regulação conflitante e, consequentemente, possibilidade de instauração de insegurança jurídico-regulatória, recomendamos que a ANP exclua o quanto disposto no § 8º do art. 4º, considerando que a única previsão de acesso de terceiros prevista na legislação federal é a previsão do art. 7º e 13 da Lei 12.815/13. Deste modo, constata-se que não se pode criar figura jurídica distinta ao previsto pelo legislador. Compete a Agência Reguladora estabelecer procedimentos previstos em lei, assim como regulamentos para administração, sob pena de alterar substancialmente os contratos firmados, bem como trazer insegurança jurídico-regulatória ao setor como um todo.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 4º	<p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada, como um dos itens a ser levado em conta, pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I – confirma-la, propondo ajustes; ou</p> <p>II – emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 5º A - Se a solicitação de acesso do terceiro interessado for para contratos de utilização do terminal por período superior a 30 dias, o operador terá prazo de até 30 dias para</p> <p>I – confirma-la, propondo ajustes; ou</p> <p>II – emitir negativa de acesso.</p>	<p>INCLUSÃO § 3º: Para restar claro que outras condições podem ser consideradas para fins de priorização dos serviços, objetivando a maximização do acesso.</p> <p>INCLUSÃO § 5 A: A concessão de acessos mais longos também beneficia a operação, dando uma previsibilidade maior para a programação de cargas e otimização do suprimento. Por outro lado, entendemos que os contratos mais longos envolvem um processo decisório um pouco mais demorado, não devendo, no entanto, ficar sem resposta.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso à prestação de serviços de movimentação e armazenagem do terminal aos interessados, mediante contrato de prestação de serviços, sempre que houver capacidade de movimentação ou armazenagem disponíveis.</p> <p>§ 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, observado o disposto no art. 9º.</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso ao operador de terminal, bem como atender integralmente as Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST).</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso, conjuntamente com outros elementos, deve ser considerada pelo operador para fins de atendimento das solicitações da prestação do serviço de movimentação e armazenagem.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, três dias úteis, sob pena ser desconsiderada o pedido de acesso à prestação de serviços de movimentação e armazenagem.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, cinco dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 7º Havendo capacidade de movimentação ociosa e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso:</p> <p>I - confirmá-la, levando em consideração a ordem de apresentação das solicitações de acesso, conjuntamente com outros elementos, podendo propor ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>§ 9º Serão consideradas indisponíveis para fins de capacidade de movimentação ociosa, as instalações do terminal que estiverem sendo submetidas a manutenção periódica, preditiva, preventiva, corretiva, ou por qualquer outro motivo que impossibilite a utilização da capacidade de movimentação e armazenagem do terminal.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 4º): É necessária alteração do texto para deixar claro que a movimentação e armazenagem configuram o acesso por meio da prestação de serviços realizados por operador de terminal, não podendo ser confundido com a “permissão de uso do terminal”. O contratante de serviços de movimentação e armazenagem não opera o terminal, tampouco tem cessão de uso com o se fosse de sua propriedade, sendo necessário ficar claro que os ativos dos terminais não são bens que possam ser isoladamente locados ou utilizados por terceiros. É necessário fazer a alteração de ociosa para movimentação e armazenagem disponíveis, levando em consideração que somente estará disponível ao acesso a capacidade de movimentação ou armazenagem que não estiverem contratadas. A capacidade do terminal deve ser avaliada a partir do espaço de movimentação e armazenagem disponíveis, a utilização de termos como “uso”, “movimentação” e “capacidade ociosa” gera dúvida interpretativa e podem se revelar incompatíveis com a realidade da atividade. Capacidades contratadas em regime take or pay, por exemplo, não podem ser consideradas “ociosas” nem “disponíveis”, mesmo que estejam sem produto armazenado em determinado momento.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessária alteração do texto para deixar claro não há vedação na exclusividade do carregador proprietário para os primeiros anos de operação da instalação, como forma de permitir o retorno do investimento realizado, sendo importante fazer referência ao art. 9 da minuta, de modo é evitar equívocos na interpretação.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessário deixar claro no texto da minuta que a solicitação de acesso somente será considerada eficaz quando o terceiro interessado atender à todas as exigências de contratação estabelecidas pelo operador nas Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST). É importante evitar que terceiros interessados apresentem solicitação incompleta, que não atenda às CGST, impedindo a contratação os serviços de movimentação e armazenagem.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§3º): É preciso alterar o texto para deixar claro que a ordem de chegada dos pedidos é apenas um dos elementos que são levados em consideração pelo operador.</p> <p>É prerrogativa do operador atender aos pedidos em função das especificidades operacionais, tipos de produto, otimizações do uso do espaço em pool, entre outros. O operador justificará objetivamente sempre que a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§4º): É preciso alterar o texto para deixar claro que a ordem de chegada dos pedidos é apenas um dos elementos que são levados em consideração pelo operador. É necessário alongar um pouco mais o prazo, para 3 dias úteis, com vistas a possibilitar a resposta efetiva do carregador.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§5º): É necessário alongar um pouco mais o prazo, para 5 dias úteis, com vistas a possibilitar a resposta efetiva do carregador.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§7º): É preciso alterar o texto para deixar claro que a ordem de chegada dos pedidos é apenas um dos elementos que são levados em consideração pelo operador. Naturalmente cabe ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de</p>

				<p>chegada do pedido do terceiro. É prerrogativa do operador atender aos pedidos em função das especificidades operacionais, tipos de produto, otimizações do uso do espaço em pool etc. Inclusive, o operador deveria ter a prerrogativa de escolha em função de histórico do relacionamento comercial, tempo de contrato etc.</p> <p>INCLUSÃO DE PARÁGRAFO (§9º): É necessária a inclusão de novo parágrafo ao art. 4º, para contemplar eventos que podem acarretar em indisponibilidade, a quais também pode ocorrer em situações em que a capacidade não pode ser utilizada, como por exemplo, manutenção periódica, preditiva, preventiva ou corretiva das instalações, inclusive por qualquer outro motivo que impossibilite a utilização da capacidade de movimentação e armazenagem do terminal.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 4º	<p>1) Alterar para: Art. 4º O operador poderá permitir o acesso excepcional ao uso de terceiros do terminal aos interessados quando e se houver capacidade de movimentação disponível.</p> <p>2) Incluir: Art. 4º [...] § 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso excepcional ao operador de terminal e justificativa que o enquadre na situação de excepcionalidade.</p> <p>3) Alterar para: Art. 4º [...] § 3º - A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço, respeitada a diferenciação justificada pelo operador.</p> <p>4) Alterar: § 7º Havendo capacidade de movimentação disponível e sendo apresentada solicitação de acesso por terceiro interessado, após a data limite, o operador deverá, em até dois dias úteis a partir da data de apresentação da solicitação de acesso: [...]</p> <p>5) Exclusão §8º</p>	<p>1) A retirada do termo "ociosa" do artigo 4º se faz necessária uma vez que a normativa desconsidera capacidade contratada e inclui a não utilização da capacidade contratada como ociosidade. Há que se destacar que tal medida ultrapassa a esfera de atuação da agência reguladora e invade questões de direito privado tal qual contrato firmado entre terminal e cliente. Corroborando com este argumento, o Contrato de Adesão assim como os contratos de arrendamento de terminais portuários preveem a livre negociação entre as Partes mediante prestação de serviço adequada. Entendendo-se como serviço adequado a definição do Art. 2º da Resolução 3707/14: [...] X - Serviço Adequado: aquele que satisfaz as condições de regularidade, pontualidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas e preços e atende aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço, conforme dispuser a regulamentação da ANTAQ, os contratos de concessão e arrendamento e o contrato de adesão. Desta feita, desde que haja capacidade contratada, não há que se atribuir tratamento de capacidade ociosa mantendo-se o conceito de capacidade disponível como critério para acesso de terceiros e/ou interessados ao terminal. Há que se respeitar os contratos firmadas pelas Partes e a natureza jurídica que estão submetidas as Partes. O instrumento contratual pactuado não está submetido as regras de direito administrativo, mas sim as regras de direito privado. No tocante a inclusão do termo "excepcional" se faz necessário uma vez que a ANTAQ, agência que regula as condições gerais de acesso, somente prevê condições de acesso excepcional, conforme previsto na Resolução 3707/2014.</p> <p>2) Conforme previsto na Lei 12815/13, art. 7º e 17, bem como na Resolução 3707/14 ANTAQ, art., 1º, o acesso de terceiros é excepcional, sendo competência da ANP a regularização do procedimento desde que respeitadas as regras da ANTAQ, agência reguladora responsável pela regularização de TUP e arrendamentos. Desta feita, cabe a ANP estabelecer o processo de acesso excepcional, não se confundindo com acesso regular de terceiro, devendo ainda respeitar inclusive a capacidade contratada entre terminal e cliente. Não há que se falar em inclusão de competência pela recente alteração da lei 9473/98. Tal medida se aplica para outras tipos de instalações que não possuam norma específica que regule.</p> <p>3) Trata-se de negociação entre privado que deverá seguir regras de direito privado tal como expressamente previsto nos contratos de arrendamento e de adesão. No caso em tela, o operador deverá ter liberdade para atender as demandas conforme melhor aproveitamento de sua infraestrutura nos casos de excepcionalidade, assim como nos casos de contratação por longo prazo. A empresa deverá ter liberdade para fazer análise comercial e operacional, optando pelo acesso excepcional que melhor atender as especificidades do terminal bem como a otimização de espaço e manutenção da produtividade das atividades.</p> <p>4) Se faz necessário o ajuste para que se mantenha a diferença entre ociosidade e disponibilidade. As relações contratuais firmadas entre privados que estabelecem garantia de capacidade não podem ser alteradas em virtude da alteração de conceito de capacidade disponível, devendo esta capacidade ser destacada da disponibilidade do terminal. A garantia de capacidade contratada é condição necessária para garantir o planejamento das operações de combustíveis. Vale dizer que a garantia de capacidade contratada atende dois conceitos essenciais relacionados a operação deste tipo de produto, qual seja: previsibilidade da capacidade dos ativos e garantia da regularidade da movimentação. (incompleto - limite caracteres).</p> <p>5) incompleto - íntegra no formulário de contribuição enviado por e-mail da CP.</p>
EMAIL	SUPERGASBRAS	Art. 4º		<p>(...)Na ausência desses princípios fica comprometido o planejamento logístico das empresas. É importante destacar que a venda dessa capacidade "ociosa" introduz incerteza e erro no planejamento das operações de combustíveis no país, resultando em perda de eficiência operacional. Trata-se de conceito básico e necessário para organização de cadeias logísticas, amplamente reconhecido.</p> <p>EXCLUSÃO (§8º): A única previsão de acesso de terceiros prevista na legislação federal é a previsão do art. 7 e 13 da Lei 12.815/13, não podendo ser criada figura jurídica distinta ao previsto pelo legislador.</p>

				Compete a Agência Reguladora estabelecer procedimentos para dispositivos previstos em lei e regulamentos para administração sob pena de alterar substancialmente os contratos firmados pela Agência detentora dos contratos bem como trazer insegurança jurídica ao setor como um todo.
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 4º	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 4º</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitações de acesso formuladas até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ajustes; ou</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 4º</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitações de acesso formuladas até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, respeitando a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p>	Sugestão de ajuste para enfatizar a ordem de apresentação das solicitações.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 4º	<p>Art. 4º O operador deve permitir o acesso e prestar serviços aos interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa ou disponível, conforme critérios estabelecidos nas CGST.</p> <p>§ 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.</p> <p>§1-A prioridade de contratação dos sócios de uma SPE, constituída especificamente para operação do terminal, será considerada justificada.</p> <p>§ 2º A fim de ser atendido, o terceiro interessado deve apresentar solicitação de acesso, que atenda integralmente as CGST, ao operador de terminal.</p> <p>§ 3º A ordem de chegada das solicitações de acesso deve ser considerada pelo operador para fins de priorização da prestação do serviço, observando-se os parâmetros operacionais do terminal.</p> <p>§ 4º Caso o operador necessite de informações complementares do carregador, este deverá responder à solicitação em, no máximo, três dias úteis.</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, cinco dias úteis após a data limite para responder à solicitação de acesso formulada até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ou não ajustes; ou</p> <p>II - emitir negativa de acesso.</p> <p>(...)</p>	<p>CAPUT</p> <p>A inclusão inserida no texto tem por finalidade não deixar dúvidas de que a operação do terminal cabe ao operador, que deve permitir o acesso, mas não delegar a operação, e que os serviços prestados e os ativos envolvidos devem estar estabelecidos nas CGST.</p> <p>§ 1º-A</p> <p>A sugestão de inclusão de novo parágrafo visa deixar claro que a contratação junto aos sócios de uma SPE é justificada, trazendo maior segurança jurídica aos seus investidores.</p> <p>Cabe destacar que nos modelos atuais de concessão, em regra, o MINFRA/SNPTA exige a constituição de uma SPE para operação em áreas arrendadas quando arrematadas em consórcio. A redação conforme proposta na minuta gera insegurança para estes investimentos.</p> <p>§2º</p> <p>A sugestão visa reforçar o atendimento dos termos previstos na CGST para viabilizar a solicitação, assim como evitar que terceiro apresente solicitação incompleta e em desacordo com o estabelecido.</p> <p>§3º</p> <p>Além da ordem de chegada há outros parâmetros importantes que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>§4º</p> <p>A sugestão visa conferir uma maior flexibilidade para casos mais considerados mais complexos.</p> <p>§5º</p> <p>Necessário período maior para que o operador tenha tempo de avaliar o carregador e levantar todas as informações que serão exigidas, a fim de mitigar qualquer risco operacional ou QHSE.</p> <p>Entendemos, ainda, que o operador poderá confirmá-la também sem propor ajustes. Da forma como está escrito, parece que sempre o operador vai propor ajustes, o que não é verdade.</p> <p>§8º</p> <p>Reforçamos a necessidade de integração entre Agências e órgãos intervenientes, nos setores de combustíveis e portuário, garantindo-se com isso o devido alinhamento e conferindo maior segurança jurídica às outorgas e investimentos decorrentes, eventualmente até mesmo publicando norma conjunta.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 5º	<p>(...)</p> <p>§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP até o dia 10 do mês subsequente à sua emissão.</p> <p>§ 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 três dias úteis após sua apresentação.</p> <p>§ 2º-A: O terceiro interessado deverá apresentar contestação à negativa de acesso no prazo de até três dias úteis, contados a partir da ciência da negativa de acesso.</p> <p>§ 2º-B: Findo este prazo indicado no parágrafo segundo, sem</p>	<p>1- Quanto ao CAPUT do artigo, é de suma importância que seja observada a confidencialidade pela ANP, em razão de que algumas das informações constantes nas negativas de acesso apresentam caráter sensível, motivo pelo qual não deveriam ser integralmente divulgadas, devendo estar previsto tal regramento nos procedimentos de divulgação da Agência. Neste sentido, solicitamos à ANP confirmar este entendimento e informar se contemplará, em regramento interno, esta previsão.</p> <p>- No que diz respeito às sugestões propostas ao §1º, visa-se ampliar o prazo da obrigação de encaminhamento a fim de não sobrecarregar operacionalmente as empresas. Cabe destacar que a ação tempestiva da ANP ocorre a partir da contestação da negativa, que é encaminhada para a Agência, pelo terceiro interessado,</p>

			<p>contestação, entende-se que haverá aceite do terceiro interessado à recusa (...)</p> <p>§ 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia apenas se previamente comunicada à ANP, acompanhada dos elementos que comprovam o fundado receio de risco ao abastecimento nacional. (...)</p>	<p>juntamente com a negativa emitida pelo operador, ou seja, a proposta aqui não prejudica o prazo da atuação da ANP (vide § 2º deste artigo).</p> <p>- As inclusões dos §2º-A e §2º-B, se justificam por:</p> <p>§ 2º-A: Prazo idêntico ao concedido para o operador justificar a negativa de acesso;</p> <p>§ 2º-B: Com o intuito de desburocratizar o processo de negativa de acesso e retirar da ANP a incumbência de analisar todas as negativas de acesso, o aceite tácito do terceiro interessado irá reduzir o contencioso administrativo.</p> <p>- A proposta encaminhada referente ao §5º, visa desonerar a ANP e dar mais agilidade ao processo.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 5º	<p>Art. 5º O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, conforme procedimento divulgado no sítio eletrônico da ANP na Internet (www.gov.br/anp), toda negativa de acesso apresentada ao terceiro interessado.</p> <p>§ 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia apenas se acompanhada de prévia manifestação favorável da ANP.</p>	<p>Para que fique claro e evite negativas de acesso desprovidas de tempestiva justificativa, sugerimos a inclusão da palavra prévia. Isto porque uma vez que realmente seja configurado risco de desabastecimento nacional de combustíveis, é necessário que haja uma declaração anterior por parte da ANP, com o detalhamento e orientações condizentes apresentados pelo regulador do setor.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 5º	<p>COMENTÁRIO ART. 5º É de suma importância que seja observada a confidencialidade pela ANP em razão de que algumas das informações constantes nas negativas de acesso tem caráter sensíveis, motivo pelo qual não deveriam ser integralmente divulgadas, devendo estar previsto tal regramento nos procedimentos de divulgação da Agência. Neste sentido, solicitamos à ANP informar se contemplará, em regramento interno, esta previsão.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP até o dia 10 do mês subsequente à sua emissão.</p> <p>COMENTÁRIO § 3º Importante ter um prazo para a ANP se manifestar.</p>	<p>§ 1º A sugestão visa ampliar o prazo da obrigação de encaminhamento a fim de não sobrecarregar operacionalmente as empresas.</p> <p>Cabe destacar que a ação tempestiva da ANP ocorre a partir da contestação da negativa, que é encaminhada para a Agência, pelo terceiro interessado, juntamente com a negativa, ou seja, a proposta aqui não prejudica o prazo da atuação da ANP (vide § 2º)</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 5º	<p>Art. 5º O terceiro interessado que obteve negativa de acesso do operador poderá solicitar em até três dias úteis a interveniência da ANP junto ao operador. O operador terá cinco dias úteis para apresentar as justificativas para a negativa.</p>	<p>A proposta de redação visa dar autonomia de negociação entre as partes conforme lei 13.874 de 19 de setembro de 2019, sem tirar o papel da Agência atuar quando for solicitada. Considerando que todo envio de informação é um custo para o Operador que muitas vezes é repassado ao mercado, solicitamos parcimônia de forma a não impor custos possíveis de serem evitados.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 5º	<p>Art. 5º O operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, conforme procedimento divulgado no sítio eletrônico da ANP na Internet (www.gov.br/anp), toda negativa de acesso apresentada ao terceiro interessado.</p> <p>§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP até o dia 10 do mês subsequente à sua emissão.</p> <p>§ 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 três dias úteis após sua apresentação.</p> <p>§ 3º Na hipótese do § 2º, a ANP analisará o caso e se manifestará às partes, caso não haja acordo.</p> <p>§ 4º A negativa de acesso e a contestação à negativa de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas através dos representantes legais das empresas envolvidas no procedimento, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento.</p> <p>§ 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia imediata e, deverá ser ratificada por manifestação favorável da ANP, no prazo de três dias úteis. Findo este prazo sem manifestação forma da ANP, entende-se que haverá ratificação tácita.</p> <p>Novo parágrafo. O terceiro interessado poderá apresentar contestação à negativa de acesso no prazo de até três dias úteis, contados a partir da ciência da negativa de acesso.</p> <p>Novo parágrafo. Findo este prazo indicado no parágrafo segundo, sem contestação, entende-se que haverá aceite do terceiro interessado à recusa.</p>	<p>§1º A sugestão visa ampliar o prazo da obrigação de encaminhamento a fim de não sobrecarregar operacionalmente as empresas. Cabe destacar que a ação tempestiva da ANP ocorre a partir da contestação da negativa, que é encaminhada para a Agência, pelo terceiro interessado, juntamente com a negativa, ou seja, não prejudicando o prazo da atuação da ANP. (vide § 2º)</p> <p>§4º Apenas os representantes legais munidos de instrumento que lhe conceda poderes para representar formalmente a empresa poderão emitir a negativa de acesso ou oferecer a contestação à negativa de acesso.</p> <p>§5º Reduzir a atuação da ANP, que deve ser subsidiária.</p> <p>Novo parágrafo - Prazo idêntico ao concedido para o operador justificar a negativa de acesso.</p> <p>Novo parágrafo - Com o intuito de desburocratizar o processo de negativa de acesso e retirar da ANP a incumbência de analisar todas as negativas de acesso, o aceite tácito do terceiro interessado irá reduzir o contencioso administrativo.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 5º	<p>§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP em até três dias úteis após a sua emissão.</p> <p>Alteração</p> <p>§ 2º O terceiro interessado terá 03 dias úteis para apresentar ao operador contestação à negativa de acesso, devendo enviá-la também para a ANP, juntamente com a negativa de acesso a que se refere.</p> <p>Inclusão:</p>	<p>Alteração § 2 e 3 : Sugestão de prazo de aceitação quanto à recusa para fins de estabilidade das relações jurídicas.</p> <p>INCLUSÃO § 4: É necessário que a ANP se manifeste dentro de um prazo fixo, para que tanto o Terminal, quanto os interessados na contratação possam avaliar a melhor alternativa para cada caso, para fins de estabilidade das relações jurídicas.</p>

			<p>§3º Findo o prazo indicado no parágrafo segundo, sem contestação, entende-se que haverá aceite do terceiro interessado à recusa.</p> <p>Alteração:</p> <p>§ 4º Na hipótese do § 2º, a ANP analisará o caso e se manifestará às partes, em até 5 dias, caso não haja acordo.</p> <p>Alteração apenas de numeração:</p> <p>§ 5º A negativa de acesso e a contestação à negativa de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo funcionário responsável, designado pelo operador ou terceiro interessado, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento.</p> <p>§6º 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.</p>	
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 5º	<p>Art. 5º Caso haja a contestação de acesso por parte do terceiro interessado, na forma do §2º, o operador deve encaminhar para a ANP, por meio eletrônico, conforme procedimento divulgado no sítio eletrônico da ANP na Internet (www.gov.br/anp), toda negativa de acesso apresentada ao terceiro interessado.</p> <p>§ 1º A negativa de acesso, devidamente contestada, na forma do caput e §2º, deve ser encaminhada pelo operador para a ANP em até três dias úteis após a sua emissão.</p> <p>§ 2º Caso o terceiro interessado, no prazo de três dias úteis, 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 três dias úteis após sua apresentação.</p> <p>§ 3º Na hipótese dos §§ 1º e 2º, a ANP analisará o caso, no prazo de 3 dias úteis, e se manifestará às partes, caso não haja acordo.</p> <p>§ 4º A negativa de acesso e a contestação à negativa de acesso precisam ser devidamente motivadas, justificadas e elaboradas pelo representante legal ou procurador responsável, designado pelo operador ou terceiro interessado, que deverá estar devidamente identificado como signatário no documento.</p> <p>EXCLUIR O § 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.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.5º): É necessário a alteração do texto do caput do art. 5º, para que os operadores somente encaminhem à ANP os "acessos contestados", com vistas a evitar excesso de formulários e burocracia documental. É importante relembrar os objetivos da edição da minuta pela ANP, pretende regulamentar o acesso a terceiros e possibilitar a prestação dos serviços de movimentação e armazenagem aos interessados. Os pedidos de acessos ineptos, sem elementos básicos, realizados muitas vezes para sondagem do mercado ou, até mesmo, com intuito concorrenciais, devem ser desconsiderados pelo operador e a própria ANP.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessário a alteração do texto do caput do art. 5º, para que os operadores somente encaminhem à ANP os "acessos contestados", com vistas a evitar excesso de formulários e burocracia documental. É importante relembrar os objetivos da edição da minuta pela ANP, pretende regulamentar o acesso a terceiros e possibilitar a prestação dos serviços de movimentação e armazenagem aos interessados. Os pedidos de acessos ineptos, sem elementos básicos, realizados muitas vezes para sondagem do mercado ou, até mesmo, com intuito concorrenciais, devem ser desconsiderados pelo operador e a própria ANP.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessário a alteração do texto do §2º do art. 5º, para fixar um prazo para que o terceiro interessado apresente contestação de acesso ao operador, o qual sugere-se seja de 3 (três) dias, em simetria ao prazo constante no §1º do art. 5º.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§3º): Por simetria, deve-se fazer referência ao envio pelo operador da negativa de acesso contestada, situação em que a ANP terá o envio simultâneo da negativa de acesso contestada pelo operador e o terceiro interessado, para fazer as análises e posterior manifestação. É necessário a alteração do texto do §3º do art. 5º, para fixar um prazo para que a ANP se manifeste, o qual sugere-se seja de 3 (três) dias, em simetria aos prazos constantes nos §§1º e 2º do art. 5º.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§4º): É necessária adequação quanto ao termo "funcionário responsável" em referência no §4º do art. 5, para "representante legal ou procurador responsável", em sintonia com as demais regulamentações da ANP e as referências cadastrais utilizadas para se referir aos representantes dos agentes econômicos regulados.</p> <p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO QUINTO (§5º): É necessária a exclusão desse dispositivo. A obrigação do terminal é declarar a movimentação à ANP. Eventuais terceiros interessados que possam se sentir prejudicados poderão realizar denúncia à ANP, mas não se deveria tratar a exceção como regra. Autorizações de movimentação e negativas de acesso são parte da atividade cotidiana do terminal e do mercado. A exigência de comunicação e análise casuística, pelo regulador, de toda negativa aumentará o volume de trabalho e os custos para os operadores e para a ANP de forma desnecessária. A obrigação de não discriminação endereça a preocupação do regulador, e eventuais abusos já possuem instrumentos para ser tratados na regulação.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 5º	<p>(...)</p> <p>§ 1º A negativa de acesso deve ser encaminhada pelo operador para a ANP até o dia 10 do mês subsequente à sua emissão.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5º A negativa de acesso emitida com a justificativa de risco ao abastecimento nacional de combustíveis terá eficácia apenas se previamente comunicada à ANP, acompanhada dos elementos que comprovam o fundado receio de risco ao abastecimento nacional.</p>	<p>CAPUT</p> <p>É de suma importância que seja observada a confidencialidade pela ANP, em razão de que algumas das informações constantes nas negativas de acesso apresentam caráter sensível, motivo pelo qual não deveriam ser integralmente divulgadas, devendo estar previsto tal regramento nos procedimentos de divulgação da Agência. Neste sentido, solicitamos à ANP confirmar este entendimento e informar se contemplará, em regramento interno, esta previsão.</p> <p>§1º</p> <p>A sugestão visa ampliar o prazo da obrigação de encaminhamento a fim de não sobrecarregar operacionalmente as empresas.</p> <p>Cabe destacar que a ação tempestiva da ANP ocorre a partir da</p>

				<p>contestação da negativa, que é encaminhada para a Agência, pelo terceiro interessado, juntamente com a negativa emitida pelo operador, ou seja, a proposta aqui não prejudica o prazo da atuação da ANP (vide § 2º deste artigo)</p> <p>§5º A contribuição visa desonerar a ANP e dar mais agilidade ao processo.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 6º	<p>Alterar o Art. 6º para: Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, números agregados ou estatísticas das negativas de acesso apresentadas.</p>	<p>A publicação, por esta Agência, da íntegra das negativas de acesso tem o potencial de expor os agentes envolvidos, inclusive, no que diz respeito a aspectos concorrenciais. Assim, a Petrobras sugere a alteração do Art. 6º com o objetivo de prever a publicação de números agregados ou estatísticas das negativas de acesso apresentadas pelos operadores.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 6º	<p>Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas com as respectivas justificativas</p>	<p>Importante garantir a publicidade e transparência das razões que justificaram a negativa de acesso.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 6º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, mensalmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas.</p>	<p>ART. 6º Sugerimos que seja mensal a publicação, para fins de melhor acompanhamento.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 6º	<p>Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, o quantitativo das negativas de acesso apresentadas.</p>	<p>O texto tal como proposto pela Agência deixa dúvidas sobre o grau de exposição de informações sensíveis do carregador, inclusive no que diz respeito à aspectos concorrenciais. Propomos uma alteração de forma a resguardar as partes, mas mantendo informações suficientes para elaboração de análises.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 6º	<p>Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas. (manter artigo)</p> <p>Novo artigo. O direito de acesso aos terminais aquaviários caracterizados como infraestrutura essencial, aquela pertencente a único agente autorizado e localizada em ponto onde inviável, técnica, econômica ou fisicamente, a instalação de outros terminais será concedido, observando-se, necessariamente, as seguintes regras:</p> <p>a) Viabilidade técnica do compartilhamento;</p> <p>b) Existência de capacidade disponível e ociosa na infraestrutura;</p> <p>c) Não comprometimento da garantia do regular abastecimento e segurança operacional da região ou instalação;</p> <p>d) Não prejuízo aos agentes econômicos que movimentem cargas regularmente e já façam uso do bem por meio de contratos estabelecidos;</p> <p>§1º Para o deferimento do acesso, o requisitante deverá comprovadamente atender aos requisitos de aderência às regras negociais e aos fatores de idoneidade fiscal do agente regulado, bem como das condições de qualidade e cumprimento das regras anticorrupção, que devem estar devidamente publicizadas e definidas em sítio oficial e acessível.</p> <p>§2º Na hipótese de existência de indícios de que o agente autorizado, através de sua pessoa jurídica ou do grupo a que pertence, exerce suas atividades com fraude fiscal estruturada e indícios de que oculta bens, receitas ou direitos, com o propósito de não recolher tributos ou de burlar os mecanismos de cobrança de débitos fiscais não se aplicará o conceito de infraestrutura essencial e o acesso não deverá ser permitido.</p>	<p>Novo artigo - O objetivo da presente contribuição é conceituar as infraestruturas sujeitas ao de livre acesso, usando definição das melhores práticas internacionais, ou seja, a hipótese de essencial facility, de acordo com o disposto na Nota Técnica nº 01/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 6º	<p>Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas, exceto informações concorrencialmente sensíveis.</p>	<p>INCLUSÃO para restar claro que informações comercialmente sensíveis não devem ser compartilhadas, sob pena de prejudicar a concorrência e incorrer em infrações à Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/11) sob a ótica do CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica).</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 6º		<p>Com base nas sugestões de ajuste no artigo 22, fica a critério da ANP manter a obrigação de, anualmente, publicar em seu site a relação de todas as negativas de acesso apresentadas.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	ANTAQ	Art. 7º	<p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal desde que a solicitação do terceiro interessado ocorra em até trinta dias após ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado.</p> <p>Nesse capítulo talvez valha a pena fazer um apontamento de que segundo as normas do setor portuário, especialmente em contratos de arrendamento, apenas o titular da outorga é autorizado a fazer investimentos na área outorgada. Um terceiro não tem autorização para fazer investimentos, sob pena de o outorgante incorrer em penalidade. Ademais, explicar que no caso de arrendamentos, os investimentos podem gerar a necessidade de reequilíbrio dos contratos.</p>	<p>IV - melhoria de redação. Outra sugestão é para compatibilizar com a regulação do setor portuário.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais	Art. 7º	<p>CAPÍTULO IV DA CONEXÃO A OUTRAS INSTALAÇÕES Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados, respeitadas as</p>	<p>º - Quanto à sugestão de alteração do caput deste artigo, visa-se conferir segurança jurídica aos operadores, na medida em que os terceiros interessados devem atender as condições estabelecidas nas CGST e, eventualmente, assumir parte do risco dos investimentos</p>

	Portuários (ABTP)		<p>condições estabelecidas nas CGST e na livre negociação entre as partes.</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados:</p> <p>I - os contratos vigentes;</p> <p>II - as regras da Administração Portuária;</p> <p>III - as CGST; e</p> <p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado.</p> <p>V - a classificação do duto a ser conectado, sendo certo que não será permitida a conexão que altere a classificação vigente do referido duto;</p> <p>VI - o planejamento documentado do terminal, considerando expansão futura.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput, que poderá prever:</p> <p>I – a garantia dos recursos financeiros necessários para que o operador realize a conexão pretendida</p> <p>II – o compromisso de arcar com os custos de operação e manutenção da conexão após sua implementação</p> <p>III – a titularidade dos ativos integrantes da conexão</p> <p>IV – a contratação dos serviços de engenharia para projeto e construção da conexão bem como a aquisição de todo o material a ser utilizado na conexão.</p> <p>§ 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, sejam eles próprios ou decorrentes da contratação, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis.</p> <p>§ 4º O operador terá, no máximo, noventa dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p>	<p>realizados. Adicionalmente, destacamos que eventuais alternativas construtivas devem ser avaliadas em conjunto com as solicitações de conexão, visando a menor geração de custos para a sociedade e mitigar insegurança jurídica para investidores. Isso porque não se deveria impor a permissão de uma conexão, por exemplo, quando há condições para o terceiro construir sua própria linha. Caso não haja alternativas, é importante que a ANP reconheça que as remunerações devam ser livremente pactuadas entre as partes. A título de exemplo, embora haja possibilidade de faseamento construtivo, principalmente das estruturas de tanques e expedição, o investimento no píer em geral não é faseado, na medida em que deve atender ao encoste eficiente de navios de porte compatível com o mercado - não se pode construir píer para operar apenas com navios pequenos. Nesta situação, o pedido de acesso seletivo aos ativos do terminal, a partir da conexão dutoviária, poderia colocar o operador em situação desvantajosa em relação ao terceiro: enquanto aquele assumiu todos os riscos do empreendimento, este poderá se beneficiar da situação, arcando somente com os valores de remuneração da passagem pelo píer do primeiro. Tal situação pode se configurar como de grande desvantagem para quem suportou os custos e o risco do empreendimento, podendo acarretar desincentivo a novos investimentos. - Quanto à inclusão do inciso V: A sugestão visa reforçar que devem ser observadas as classificações e características dos dutos existentes. - Quanto à sugestão de inclusão do inciso VI, entendemos que um terminal aquaviário pode apresentar uma capacidade disponível ou ociosa, porém, pode ter em seu planejamento uma utilização futura incompatível com a conexão desejada pelo terceiro. - Quanto às propostas para a alteração do §2º, a sugestão visa deixar claro que os custos para o terceiro podem não se limitar aos custos de instalação, e que as partes poderão negociar livremente seus termos a fim de endereçar demais questões necessárias. - Quanto às alterações sugeridas no §3º, entendemos que ANP visou imputar aos terceiros interessados todos os custos decorrentes do pedido, bem como a obtenção de licenças cabíveis. Embora esteja previsto no parágrafo que o terceiro deve obter as licenças; contudo, a conexão vai ocorrer na instalação do operador, e o terceiro não terá a gestão sobre todos os impactos do pedido e suas consequências. Em razão disso, as licenças existentes do terminal necessitarão ser atualizadas e operacionalizadas, cujos custos também deverão ser arcados pelo terceiro. - No que diz respeito à alteração de prazo sugerida no §4º, entendemos que o prazo de 60 (sessenta) dias para manifestação conclusiva pelo operador do terminal não se mostra suficiente para a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia, segurança, meio ambiente, operação, etc. Assim, sugerimos que o prazo a ser estabelecido seja de 90 (noventa) dias, tendo em vista a necessidade de avaliação da demanda pelas diversas áreas competentes – jurídico, ambiental, engenharia, operação, fiscal.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 7º	<p>Alterar o Art. 7º para:</p> <p>Art. 7º O operador fica obrigado a avaliar e permitir, quando possível, a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados;</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser observados:</p> <p>I - os contratos vigentes;</p> <p>II - as regras da Administração Portuária;</p> <p>III - as CGST;</p> <p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal e pelo proprietário do terminal;</p> <p>V - o limite de capacidade de movimentação do terminal;</p> <p>VI - a flexibilidade e a eficiência do terminal.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput.</p> <p>§ 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, incluindo possíveis investimentos adicionais para eliminação de restrições na capacidade de movimentação e para mitigação de impactos à eficiência, à flexibilidade e à segurança operacional do terminal provocados pela nova conexão, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis</p> <p>§ 4º O operador deverá consultar o proprietário da instalação e considerar o posicionamento do proprietário na manifestação conclusiva ao terceiro interessado;</p> <p>§ 6º O operador terá, no máximo, cento e oitenta dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, contados a partir do recebimento das informações completas acerca do pedido</p> <p>Alterar o Art. 7º para:</p> <p>Art. 7º O operador fica obrigado a avaliar e permitir, quando possível, a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados;</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser observados:</p> <p>I - os contratos vigentes;</p> <p>II - as regras da Administração Portuária;</p> <p>III - as CGST;</p> <p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal e pelo proprietário do terminal;</p> <p>V - o limite de capacidade de movimentação do terminal;</p>	<p>Os pedidos de conexão de ativos ao terminal devem ser avaliados à luz dos critérios técnicos e de segurança operacional das instalações. Dessa forma, com o objetivo de assegurar que a solicitação de terceiro interessado em conexão com terminal seja avaliada a partir de critérios objetivos, dando transparência ao processo, a Petrobras sugere a alteração do Art. 7º a partir dos aspectos apresentados a seguir. Além do operador, é fundamental a previsão da análise do proprietário das instalações do terminal uma vez que a conexão pretendida pelo terceiro interessado pode acarretar mudanças estruturais nas instalações. Em linha com o exposto, cabe conceder o prazo de 180 dias para o operador responder ao terceiro interessado. Adiciona-se ao exposto que as análises requeridas, além de complexas, requerem um conjunto mínimo de informações a serem fornecidas pela parte interessada juntamente com o pedido, dessa forma, cabe também a inclusão de referência para início da contagem do prazo concedido ao operador para análise da solicitação do terceiro interessado. Quanto ao inciso IV, considerando que o proprietário e o operador do terminal possuem as melhores informações sobre os aspectos de segurança operacional do terminal, cabendo a esses, exclusivamente, a disponibilização das normas de segurança, o que pode ser feito quando da resposta ao pedido de conexão. Cientes de que uma nova conexão de ativos ao terminal pode incrementar a capacidade de movimentação de produtos localmente, trazer mais flexibilidade nas operações do terminal e fomentar a competição entre os agentes, ressalta-se que essa pode não ser a situação real. Se a nova conexão for pleiteada em instalações que estejam no limite da sua capacidade operacional, se implicar na redução da capacidade de entrega para os ativos já interconectados ou acarretar redução da eficiência, da flexibilidade ou da segurança operacional do terminal, tais benefícios não seriam alcançados. Assim, nessas situações a aprovação da conexão deve ser condicionada às adequações e investimentos necessários à eliminação dos impactos citados.</p>

			<p>VI - a flexibilidade e a eficiência do terminal.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput.</p> <p>§ 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, incluindo possíveis investimentos adicionais para eliminação de restrições na capacidade de movimentação e para mitigação de impactos à eficiência, à flexibilidade e à segurança operacional do terminal provocados pela nova conexão, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis</p> <p>§ 4º O operador deverá consultar o proprietário da instalação e considerar o posicionamento do proprietário na manifestação conclusiva ao terceiro interessado;</p> <p>§ 6º O operador terá, no máximo, cento e oitenta dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, contados a partir do recebimento das informações completas acerca do pedido de conexão da interessada, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p> <p>§ 7º O terceiro interessado na conexão deverá enviar, no mínimo, os seguintes documentos e informações ao operador, acompanhado do pedido de conexão:</p> <p>I - Habilitação e outorga para operar no polo;</p> <p>II - Local da interligação pretendida;</p> <p>III - Produto(s) a ser(em) movimentado(s);</p> <p>IV - Motivo da interligação pretendida;</p> <p>V - Capacidade de tancagem prevista para interligação, detalhando número de tanques e volumes por produto;</p> <p>VI - Expectativa para vazão requerida, detalhando as linhas e a vazão desejada;</p> <p>VII - Volume médio por produto, detalhando expectativa em um horizonte de 5 anos;</p> <p>VIII - Projeto: se vai construir ou ampliar base e se haverá segregação de produto;</p> <p>IX - Cronograma de implantação;</p> <p>X - Outras informações ou documentos requisitados pelo operador ou pelo proprietário para realização da análise.</p>	
FORMS	ABPIP	Art. 7º	<p>Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados.</p> <p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em conformidade com a legislação aplicável e vigente e com as melhores práticas da indústria, em até trinta dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado.</p>	Para evitar que normas de segurança não aderentes com a legislação vigente e com as melhores práticas impeçam ou prejudiquem o acesso às infraestruturas essenciais, recomendamos o detalhamento do inc. IV do art. 7º.
FORMS	Marchini Botelho Caselta Advogados	Art. 7º	<p>Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados.</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados:</p> <p>I - os contratos vigentes;</p> <p>II - as regras da Administração Portuária;</p> <p>III - as CGST;</p> <p>IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado.</p> <p>V - a viabilidade operacional e econômica da utilização dos ativos do carregador proprietário adjacentes ao terminal.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput.</p> <p>§ 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, incluindo eventuais melhorias, ampliações e adequações das instalações, caso necessárias, bem como firmar contratos de passagem, obter as licenças cabíveis e responsabilizar-se integralmente por eventuais perdas e danos que causar aos carregadores (incluindo o carregador proprietário) e a terceiros em decorrência da implementação da conexão dutoviária.</p> <p>§ 4º O operador terá, no máximo, sessenta dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p>	É importante que as disposições acerca da conexão de terceiros prevejam a viabilidade operacional e econômica da utilização dos ativos do carregador proprietário adjacentes ao terminal como elemento a ser respeitado. A conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados tem potencial de afetar esses ativos, o que pode resultar em impacto negativo em sua rotina operacional, se desconsiderados aspectos técnicos, operacionais, ambientais e logísticos. Em outras palavras, permitir a conexão dutoviária de forma abrangente e em qualquer cenário pode expor a risco a operação dos ativos em questão sob vários aspectos, incluindo operacionais e econômicos, e, conseqüentemente, o suprimento de insumos e o escoamento de produtos, impactando o mercado e os consumidores de forma material. A movimentação de produtos na área do terminal por duto não deve prevalecer sobre ou comprometer o direito ou a possibilidade material de o carregador proprietário realizar (i) a operação de seus ativos adjacentes na capacidade otimizada e livre de riscos operacionais, técnicos e ambientais; e/ou (ii) melhorias no terminal. Dessa forma, é necessário incluir as disposições sugeridas, necessárias para a garantia de incentivo de construção e modernização de terminais de combustíveis. A sugestão de tais mudanças ganha relevância quando se nota a sensibilidade de terminais aquaviários ligados ao suprimento e operação de refinarias, sobretudo em regiões de difícil acesso. Ademais, é importante que, caso a conexão seja efetuada, os custos de melhoria, ampliação e adequação das instalações fiquem a cargo do interessado, o qual também deve se responsabilizar por eventuais perdas e danos que causar.
FORMS	SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	Art. 7º	<p>SUBSTITUIR O REFERIDO PARÁGRAFO PELO A SEGUIR:</p> <p>§ 2º A realização da conexão será formalizada por meio de contrato, o qual deverá considerar as seguintes provisões, salvo se o terceiro interessado e operador tiverem acordado diferente:</p> <p>I- Caberá ao operador providenciar: a alteração das autorizações concedidas pelos órgãos competentes para permitir a conexão requerida pelo terceiro interessado; a contratação dos serviços de engenharia para projeto e construção da conexão bem como a aquisição de todo o material a ser utilizado na conexão.</p>	Justif.: Art. 7º: A sugestão visa conferir segurança jurídica aos operadores, na medida em que os terceiros interessados devem atender as condições estabelecidas nas CGST e, eventualmente, assumir parte do risco dos investimentos. / Justif.: § 1º Inciso I: As conexões em geral provocam impactos na programação operacional, inclusive com potencial risco de interrupção das movimentações contratadas. Em vista disso, entendemos que não se justifica que seja imposta obrigação de aceitação de interconexão, se houver tal risco; Inciso V: A sugestão visa reforçar que devem ser observadas as classificações e características dos dutos existentes; Inciso VI: Um terminal aquaviário pode apresentar uma capacidade disponível ou

			<p>II - Caberá ao terceiro interessado arcar com todos os custos que o operador incorrer, sejam eles próprios ou decorrentes da contratação com terceiros, para a construção da conexão, incluindo aqueles decorrentes das atividades mencionadas no inciso anterior.</p> <p>III – Caberá ao terceiro interessado providenciar, antecipadamente, os recursos financeiros necessários para que o operador realize a conexão pretendida.</p> <p>IV – Caberá ao operador a operação e manutenção da conexão, devendo o terceiro interessado pactuar com o operador remuneração específica para estes serviços .</p> <p>V – A conexão será parte dos ativos do titular do terminal, não podendo o terceiro interessado reclamar qualquer direito patrimonial sobre a conexão.</p> <p>SUBSTITUIR O PARÁGRAFO PELO TEXTO A SEGUIR: § 3º Caberá ao terceiro interessado arcar com todos os custos que o operador incorrer, sejam eles próprios ou decorrentes da contratação com terceiros, para analisar a viabilidade da conexão solicitada.</p> <p>ALTERAR O PARÁGRAFO CONFORME INDICADO A SEGUIR: § 4º O operador terá, no máximo, noventa dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p>	<p>ociosa, porém, pode ter em seu planejamento uma utilização futura incompatível com a conexão desejada pelo terceiro. / Justif.: § 2º Sugestão visa deixar claro os custos que o terceiro deverá arcar para o atendimento a sua demanda. / Justif.: § 3º Entendemos que é razoável que o terceiro interessado suporte os custos que o operador incorrerá para analisar o pleito. / Justif. § 4º O prazo de 60 (sessenta) dias para manifestação conclusiva pelo operador do terminal não se mostra suficiente para a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia, segurança, meio ambiente, operação etc. Assim, sugerimos que o prazo a ser estabelecido seja de 90 (noventa) dias, tendo em vista a necessidade de avaliação da demanda pelas diversas áreas competentes – jurídico, ambiental, engenharia, operação, fiscal.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 7º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados, respeitadas as condições estabelecidas nas CGST e na livre negociação entre as partes.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados: I - os contratos vigentes; II - as regras da Administração Portuária; III - as CGST; e IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. V - o planejamento do terminal, considerando expansão futura.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput, que poderá prever: I – a garantia dos recursos financeiros necessários para que o operador realize a conexão pretendida II – o compromisso de arcar com os custos de operação e manutenção da conexão após sua implementação III – a titularidade dos ativos integrantes da conexão IV – a contratação dos serviços de engenharia para projeto e construção da conexão bem como a aquisição de todo o material a ser utilizado na conexão.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, sejam eles próprios ou decorrentes da contratação, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 4º O operador terá, no máximo, noventa dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p> <p>INCLUSÃO §5º A negativa de acesso prevista no §4º deste artigo deve ser encaminhada pelo operador para a ANP em até três dias úteis após a sua emissão e ficará sujeita a contestação pelo interessado e à deliberação pela ANP na forma prevista para as negativas de acesso a serviços.</p>	<p>ART. 7º A sugestão visa conferir segurança jurídica aos operadores, na medida em que os terceiros interessados devem atender as condições estabelecidas nas CGST e, eventualmente, assumir parte do risco dos investimentos. Adicionalmente, solicitamos à ANP esclarecer: 1) A conexão será obrigatória mesmo que haja alternativas construtivas? 2) Caso não haja alternativas, a ANP entende ser razoável a cobrança de tarifas compatíveis com o investimento? A título de exemplo, embora haja possibilidade de faseamento construtivo, principalmente das estruturas de tanques e expedição, o investimento no pier em geral não é faseado, na medida em que deve atender ao encoste eficiente de navios de porte compatível com o mercado (não se pode construir pier para operar apenas com navios pequenos). Nesta situação, o pedido de acesso seletivo aos ativos do terminal, a partir da conexão dutoviária, poderia colocar o operador em situação desvantajosa em relação ao terceiro: enquanto aquele assumiu todos os riscos do empreendimento, poderá se beneficiar da situação, arcando somente com os valores de remuneração da passagem pelo pier do primeiro. Tal situação apresenta-se como de grande desvantagem para quem suportou os custos e o risco do empreendimento, podendo acarretar desincentivo a novos investimentos. Na visão da ANP, como este desequilíbrio poderá ser mitigado? §1 Inciso I: As conexões em geral provocam impactos na programação operacional, inclusive com potencial risco de perda de produto devido à limpeza de dutos e degradação. Todos os custos devem ser imputados aos terceiros, para que não haja prejuízos ao abastecimento do mercado. Solicitamos à ANP esclarecer como avaliará o tema. Inciso V: Um terminal aquaviário pode apresentar uma capacidade disponível ou ociosa, porém, pode ter em seu planejamento uma utilização futura incompatível com a conexão desejada pelo terceiro.. § 2º Sugestão visa deixar claro que os custos para o terceiro podem não se limitar aos custos de instalação, e que as partes poderão negociar livremente seus termos a fim de endereçar demais questões necessárias. § 3º Entendemos que a ANP visou imputar aos terceiros interessados todos os custos decorrentes do pedido, bem como a obtenção de licenças cabíveis. Embora esteja previsto no parágrafo que o terceiro deve obter as licenças, como a conexão vai ocorrer na instalação do operador, o terceiro não terá a gestão sobre todos os impactos do pedido e suas consequências. Em razão disso, as licenças existentes do terminal necessitarão ser atualizadas e operacionalizadas, cujos custos também deverão ser arcados pelo terceiro. § 4º O prazo de 60 (sessenta) dias para manifestação conclusiva pelo operador do terminal não se mostra suficiente para a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia, segurança, meio ambiente, operação, etc. Assim, sugerimos que o prazo a ser estabelecido seja de 90 (noventa) dias, tendo em vista a necessidade de avaliação da demanda pelas diversas áreas competentes – jurídico, ambiental, engenharia, operação, fiscal. §5º A interconexão é também uma medida de acesso, assim, a negativa de acesso também deverá ser enviada à ANP em até três dias úteis e divulgada pela ANP mensalmente.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 7º	<p>Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados.</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser observados: I - os contratos vigentes; II - as regras da Administração Portuária; III - as CGST; IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal e pelo proprietário do terminal;</p>	<p>Procuramos com a redação trazer critérios objetivos e técnicos para a avaliação das conexões de forma transparente e padronizada para todos os terminais. Levando em consideração que um operador pode não ser o Proprietário ou Titular do terminal, incluímos a avaliação do mesmo uma vez que tal conexão pode acarretar em mudanças na estrutura das instalações bem como impactar a capacidade/flexibilidade da mesma. Considerando a complexidade técnica e o envolvimento de mais de um ator, como por exemplo a</p>

			<p>V – o limite de capacidade de movimentação do terminal; VI – a flexibilidade e a eficiência do terminal;</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput.</p> <p>§ 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, incluindo possíveis investimentos adicionais de adequação das instalações e mitigação de impactos à eficiência e à segurança operacional, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis.</p> <p>§ 4º O operador deverá consultar o proprietário da instalação e deverá e considerar o posicionamento do proprietário na manifestação conclusiva ao terceiro interessado.</p> <p>§ 5º O operador terá, no máximo, cento e oitenta dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, contados a partir do recebimento das informações completas acerca do pedido de interconexão da interessada, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p> <p>§ 6º O terceiro interessado na interconexão deverá enviar, no mínimo, os seguintes documentos e informações ao operador, acompanhado do pedido de interconexão:</p> <p>I. Habilitação e outorga para operar no polo; II. Local da interligação pretendida; III. Produto(s) a ser(em) movimentado(s); IV. Motivo da interligação pretendida; V. Capacidade de tancagem prevista para interligação, detalhando número de tanques e volumes por produto; VI. Expectativa para vazão requerida, detalhando as linhas e a vazão desejada; VII. Volume médio por produto, detalhando expectativa em um horizonte de 5 anos; VIII Projeto: se vai construir ou ampliar base e se haverá segregação de produto; IX. Cronograma de implantação; X. Outras informações ou documentos requisitados pelo operador ou pelo proprietário para realização da análise.</p>	<p>autoridade portuária, solicitamos um prazo de 180 dias para a análise.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 7º	<p>Art. 7. (manter caput) §1º - (manter o parágrafo e os outros incisos) IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até noventa dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. Novo inciso - a classificação do duto a ser conectado, sendo certo que não será permitida a conexão que altere a classificação vigente do referido duto; Novo inciso - o planejamento do terminal, considerando expansão futura;</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput, que poderá prever:</p> <p>I – a garantia dos recursos financeiros necessários para que o operador realize a conexão pretendida II – o compromisso de arcar com os custos de operação e manutenção da conexão após sua implementação III – a titularidade dos ativos integrantes da conexão IV – a contratação dos serviços de engenharia para projeto e construção da conexão bem como a aquisição de todo o material a ser utilizado na conexão.</p> <p>§ 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 cabíveis.</p> <p>§ 4º O operador terá, no máximo, noventa dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p>	<p>Inciso IV - O prazo de 30 (trinta) dias proposto para manifestação pelo operador do terminal não é suficiente para a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia, segurança, meio ambiente, operação, etc. Novo inciso - Sugestão visa reforçar que devem ser observadas as classificações e características dos dutos existentes. Novo inciso - Um terminal aquaviário pode apresentar uma capacidade disponível ou ociosa, porém pode ter em seu planejamento uma utilização futura incompatível com a conexão desejada pelo terceiro. §2º Sugestão visa deixar claro que os custos para o terceiro podem não se limitar aos custos de instalação, e que as partes poderão negociar livremente seus termos a fim de endereçar demais questões necessárias. §4º Prazo necessário para avaliação da demanda pelas diversas áreas competentes – jurídico, ambiental, engenharia, operação, fiscal...</p>
FORMS	Sindigás	Art. 7º	<p>Sugestão de alteração: Art. 7º É facultado ao operador, mediante acordo entre as partes e remuneração específica, permitir a conexão dutoviária do terminal nas instalações de terceiros interessados. Sugestão alteração: Art. 7º § 4º O operador terá, no máximo, sessenta dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa fundamentada em caso de negativa”.</p>	<p>ref. caput - O Sindigás e suas empresas associadas entendem que normalmente um terminal é projetado e construído para alcançar máxima eficiência operacional. Assim, os investimentos acabam observando diversas especificidades de cada negócio/projeto de investimento, possuindo necessidades que sejam compatíveis com cada tipo de mercado. Ocorre que o exposto no art.7º da minuta apresenta uma situação assimétrica, dispondo sobre possibilidade de pedido de acesso (obrigatório) aos ativos do terminal a partir de conexão dutoviária. Isto significa dizer que o operador é imposto a uma situação desvantajosa em relação ao terceiro. Explica-se: enquanto o operador assumiu todos os riscos do negócio, o terceiro irá se beneficiar de todo investimento realizado, arcando este somente com os valores de remuneração de passagem. O caso</p>

				<p>exposto revela clara assimetria de tratamento, que não mantém qualquer relação com o risco do negócio, mas sim resulta em desvantagem para àquele que arcou com os custos do empreendimento. Assim, além da assimetria de tratamento, entendemos que a não adequação do artigo 7º resultará em desincentivo para novos investimentos, com fragilidades jurídico-regulatórias que poderão instaurar problemas hoje inexistentes. Ref. §4: O Sindigás e suas empresas associadas entendem ser necessário a adequação no §4º do art. 7º, no sentido de substituir o termo “adequado”, que induz a uma subjetividade de interpretação, ocasionando que o regulador defina arbitrariamente o que seria ou não adequado. Nesse sentido, o ajuste para o termo justificativa “fundamentada” se torna relevante, pois a manutenção do quanto exposto na minuta interferirá na livre iniciativa e lógica de livre mercado.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 7º	<p>Art. 7º O operador poderá permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados.</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados: I - os contratos vigentes; II - as regras da Administração Portuária; III - as CGST; e IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias, prorrogáveis por mais trinta dias, após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. V – As regras do poder concedente, no caso dos arrendamentos portuários, assim como a regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); VI – As normas ambientais aplicáveis ao empreendimento.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput, observada a diretriz constante no inciso VI, art. 3º da Lei n.º 12.815/2012.</p> <p>§ 4º O operador terá noventa dias, prorrogáveis por igual prazo, contados a partir do recebimento de toda a documentação pelo operador, para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p> <p>§ 5º A solicitação de interconexão apresentado pelo terceiro interessado ao operador, deverá estar acompanhada dos documentos constantes no art. 8 e 10, da Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, ou outra norma que a substituir, sendo início da operação da interconexão condicionada a publicação pela ANP da Autorização de Operação no Diário Oficial da União, bem como o integral cumprimento dia requisitos constantes no 1º§.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 7º): É necessária a alteração do texto para condicionar a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados, à satisfação de elementos e premissas existentes a serem consideradas, não podendo existir um comando genérico imperativo na minuta, sem levar em consideração a realidade dos terminais aquaviários. Notadamente a ligação dutoviária possui reflexos sobre a atividade do operador: 1) riscos de engenharia ao operador, ao obriga-lo a realizar as conexões dutoviárias; 2) obras nas instalações no terminal, tendo efeitos sobre autorizações regulatórias e licenças ambientais; 3) expansão da capacidade de movimentação do terminal não pode ser obrigatória para atender terceiros interessados, que queiram se conectar a ele por meio de duto; 4) interferência dinâmica de movimentação do terminal, visto que a exigência de permissão da conexão pode conferir artificialmente preferência aos clientes que cheguem no terminal por duto em comparação aos demais, justamente porque se houver obrigatoriedade de conexão, infere-se que o produto que chegar por duto necessariamente precisará ser movimentado, o que pode prejudicar os clientes que utilizem outros modos de transporte. A conexão deve ser fruto de livre negociação entre as partes, e caso haja divergência, ela poderá ser levada a ANP para mediação – nos termos do art. 49 da Portaria ANP 265/2020 (Regimento Interno da ANP) –, de modo a garantir o equilíbrio da negociação na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem. Notadamente existem condições essenciais para que o terceiro interessado demonstre a necessidade de ligação dutoviária com a instalação do operador, conforme destacadas a seguir: 1) ser a única alternativa tecnicamente viável para implantação; 2) não interferir negativamente na performance operacional do terminal, não restringir suas operações com produtos regulados ou não regulados pela ANP; 3) não interferir no planejamento estratégico do titular da instalação, nem impedir futura ampliação do terminal; 4) atender aos requerimentos legais de segurança de operação e as boas práticas adotadas pelo titular da instalação e benchmark de mercado; 5) atender aos requerimentos regulatórios e de autoridades fiscalizadoras e intervenientes das atividades do terminal. ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessário alterar o texto do início IV, considerando não ser suficiente o prazo de 30 (trinta) dias proposto para manifestação pelo operador do terminal, considerando a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia e de mercado. Por isso é importante possibilitar a prorrogação do prazo. INCLUSÃO DE INCISOS (V E VI): É necessário também incluir novos incisos ao dispositivo para fazer constar outras as regras do poder concedente, que precisam ser levadas em consideração para permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados. Dessa forma, em destaque nos novos incisos, é importante fazer constar as regras incidentes sobre os arrendamentos portuários, assim como a regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e por fim, as normas ambientais aplicáveis ao empreendimento. ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessária a alteração do texto para deixar claro que a conexão deve ser fruto de livre negociação entre as partes, servindo como condição precedente para a efetivação da autorização para ligação dutoviária, não deve constar na norma como condição. Devem ser observadas as observadas a diretriz constante no inciso VI, art. 3º da Lei n.º 12.815/2012, VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. ALTERAÇÃO DO TEXTO: É necessária inserir a possibilidade de prorrogação do prazo e alongamento para 90 (noventa) dias, considerando que o prazo estabelecido na (...) FORMULARIO LIMITOU A INSERÇÃO</p>
EMAIL	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 7º		<p>(...) minuta pode não ser insuficiente para a análise técnica da solicitação. Além disto, não é razoável que o operador tenha a obrigação de enviar recursos de engenharia para contrapor o pedido de conexão dutoviária feito por terceiro, visto que há muitas outras implicações decorrentes da ligação, por exemplo, reflexos nos programas de controle ambientais do terminal, gestão de riscos diversos, implicações nos níveis de risco do terminal, seguros etc. Não é uma simples análise, por isso o melhor encaminhamento sempre é o da negociação direta entre as partes interessadas, jamais por uma imposição legal em que o operador que assumiu os riscos iniciais do empreendimento se veja forçado a negociar com qualquer</p>

				<p>terceiro interessado, por vezes, que não possuem sequer alinhamento cultural, de segurança, compliance, dentre outros aspectos.</p> <p>INCLUSÃO DE PARÁGRAFO: É necessária a inclusão de parágrafo, considerando que a minuta em nenhum momento definiu o que o terceiro interessado irá apresentar ao operador para solicitar a interconexão com terminal, por isso, para que seja avaliada pelo o operador, deverá o requerimento estar acompanhado dos requisitos básicos para Autorização de Construção, constantes no art. 8 e 10, da Resolução ANP n.º 52/2015, assim como o início da operação, depois de estabelecida entre as partes, impescinde de Autorização de Operação publicada no Diário Oficial da União, bem como o integral cumprimento dia requisitos constantes no 1º§ (I - os contratos vigentes; II - as regras da Administração Portuária; III - as CGST; IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias, prorrogáveis por mais trinta dias, após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. V – As regras do poder concedente, no caso dos arrendamentos portuários, assim como a regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); e VI – As normas ambientais aplicáveis ao empreendimento).</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 7º	<p>Art. 7º O operador fica obrigado a permitir a conexão dutoviária do terminal com instalações de terceiros interessados, respeitadas as condições estabelecidas nas CGST e na livre negociação entre as partes.</p> <p>§ 1º Na hipótese de que trata o caput, devem ser respeitados: I - os contratos vigentes; II - as regras da Administração Portuária; III - as CGST; e IV - as normas de segurança, conforme padrões definidos pelo operador do terminal em até trinta dias após a solicitação do terceiro interessado ou, caso se mantenha silente, conforme os padrões definidos pelo terceiro interessado. V - a classificação do duto a ser conectado, sendo certo que não será permitida a conexão que altere a classificação vigente do referido duto; VI - o planejamento documentado do terminal, considerando expansão futura.</p> <p>§ 2º As partes devem pactuar a forma da remuneração aplicável à conexão de que trata o caput, que poderá prever: I – a garantia dos recursos financeiros necessários para que o operador realize a conexão pretendida II – o compromisso de arcar com os custos de operação e manutenção da conexão após sua implementação III – a titularidade dos ativos integrantes da conexão IV – a contratação dos serviços de engenharia para projeto e construção da conexão bem como a aquisição de todo o material a ser utilizado na conexão.</p> <p>§ 3º Para a realização de conexões dutoviárias de que trata o caput, o terceiro interessado é responsável por arcar com todos os custos necessários à conexão, sejam eles próprios ou decorrentes da contratação, bem como firmar contratos de passagem e obter as licenças cabíveis.</p> <p>§ 4º O operador terá, no máximo, noventa dias para se manifestar conclusivamente sobre a solicitação de interconexão, apresentando justificativa adequada em caso de negativa.</p>	<p>CAPUT: A sugestão visa conferir segurança jurídica aos operadores, na medida em que os terceiros interessados devem atender as condições estabelecidas nas CGST e, eventualmente, assumir parte do risco dos investimentos realizados. Adicionalmente, destacamos que eventuais alternativas construtivas devem ser avaliadas em conjunto com as solicitações de conexão, visando a menor geração de custos para a sociedade e mitigar insegurança jurídica para investidores. Isso porque não se deveria impor a permissão de uma conexão, por exemplo, quando há condições para o terceiro construir sua própria linha. Caso não haja alternativas, é importante que a ANP reconheça que as remunerações devam ser livremente pactuadas entre as partes. A título de exemplo, embora haja possibilidade de faseamento construtivo, principalmente das estruturas de tanques e expedição, o investimento no pier em geral não é faseado, na medida em que deve atender ao encoste eficiente de navios de porte compatível com o mercado - não se pode construir pier para operar apenas com navios pequenos. Nesta situação, o pedido de acesso seletivo aos ativos do terminal, a partir da conexão dutoviária, poderia colocar o operador em situação desvantajosa em relação ao terceiro: enquanto aquele assumiu todos os riscos do empreendimento, este poderá se beneficiar da situação, arcando somente com os valores de remuneração da passagem pelo pier do primeiro. Tal situação pode se configurar como de grande desvantagem para quem suportou os custos e o risco do empreendimento, podendo acarretar desincentivo a novos investimentos. § 1º, V: A sugestão visa reforçar que devem ser observadas as classificações e características dos dutos existentes. §1º, VI: Um terminal aquaviário pode apresentar uma capacidade disponível ou ociosa, porém, pode ter em seu planejamento uma utilização futura incompatível com a conexão desejada pelo terceiro. §2º: Sugestão visa deixar claro que os custos para o terceiro podem não se limitar aos custos de instalação, e que as partes poderão negociar livremente seus termos a fim de endereçar demais questões necessárias. §3º: Entendemos que a ANP visou imputar aos terceiros interessados todos os custos decorrentes do pedido, bem como a obteção de licenças cabíveis. Embora esteja previsto no parágrafo que o terceiro deve obter as licenças; contudo, a conexão vai ocorrer na instalação do operador, e o terceiro não terá a gestão sobre todos os impactos do pedido e suas consequências. Em razão disso, as licenças existentes do terminal necessitarão ser atualizadas e operacionalizadas, cujos custos também deverão ser arcados pelo terceiro. §4º: O prazo de 60 (sessenta) dias para manifestação conclusiva pelo operador do terminal não se mostra suficiente para a efetiva análise dos impactos da ligação dutoviária no planejamento estratégico do terminal, visto que requer desenvolvimento de estudos de engenharia, segurança, meio ambiente, operação, etc. Assim, sugerimos que o prazo a ser estabelecido seja de 90 (noventa) dias, tendo em vista a necessidade de avaliação da demanda pelas diversas áreas competentes – jurídico, ambiental, engenharia, operação, fiscal...</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 8º	<p>(...)</p> <p>§ 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência 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> <p>§ 4º-A Na hipótese de um novo carregador proprietário suceder o titular de instalação portuária que atue exclusivamente como operador, não tendo exercido o direito de preferência do proprietário, poderá o novo carregador proprietário requerer, a qualquer momento, a revisão do direito de preferência.</p>	<p>‘- Quanto às alterações propostas ao §3º, faz-se necessária a extensão do conceito de carregador proprietário aos acionistas dos titulares de terminais, de modo a possibilitar que tal direito possa ser, de fato, exercido no âmbito dos portos organizados.</p> <p>Embora a ANP tenha ampliado, nesta nova minuta, o direito da preferência nos portos organizados, o texto da forma como se encontra redigido esvazia este ajuste para algumas situações previstas no programa de concessões do Governo, incluindo a previsão de conquistas de leilões por meio de consórcios, ou outras obrigações legais.</p> <p>Em razão disso, haverá um desestímulo ao chamado terminal-indústria, que atende de forma essencial o escoamento da produção do seu titular.</p> <p>Esta definição é ainda mais restritiva que a anterior e é contraditória</p>

				<p>com a preferência do carregador proprietário. A nova redação condiciona a ser o titular da autorização e proprietário dos produtos movimentados.</p> <p>Dados os diversos arranjos de financiamento possíveis, o proprietário da infraestrutura nem sempre é oftaker da capacidade.</p> <p>Assim, o conceito deveria privilegiar também a preferência daquele usuário que realizou os contratos iniciais necessários a viabilizar o empreendimento.</p> <p>- No que diz respeito às alterações sugeridas ao §4º e à adição de um §4º-A, entendemos que, na hipótese de aquisição de um terminal portuário por algum agente verticalizado, o investidor deve ter o direito de apresentar nova proposta de preferência do proprietário, sob pena de inviabilizar o exercício de direito de preferência do proprietário caso o vendedor seja um operador logístico, tendo em vista as regras de sucessão estabelecidas (art. 8º, par. 2º).</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 8º	<p>Alterar o caput do Art. 8º para:</p> <p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos ou daqueles que tenha obrigação contratual de movimentar.</p> <p>Alterar o parágrafo 3º do Art. 8º para:</p> <p>§ 3º O direito de preferência do carregador proprietário poderá ser exercido diretamente ou através de pessoa jurídica pertencente ao mesmo grupo econômico.</p>	<p>A alteração proposta para o caput do Art. 8º tem por objetivo cobrir situações decorrentes de modalidades de venda de produtos praticadas pelo carregador proprietário nas quais ocorre armazenagem de produto em nome de outra empresa no tanque do terminal (em espaço contratado pelo carregador proprietário). A alteração sugerida para o parágrafo 3º do Art. 8º se mostra necessária tendo em vista que há situações, decorrentes de determinações legais ou de disposições constantes nos editais para licitação de arrendamentos portuários, nas quais há a exigência de operação da instalação portuária por pessoa jurídica distinta do carregador proprietário. Nessas hipóteses, o direito de preferência do carregador proprietário se mostraria prejudicado pelo texto proposto. Desta forma, torna-se imprescindível que haja previsão no sentido de que tais tipos de carregadores proprietários possam atuar diretamente ou por meio de suas subsidiárias, sendo garantido seu direito de preferência, de forma direta ou indiretamente.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 8º	<p>Alternativa 1</p> <p>Art. 8º (...)</p> <p>§ 2º Caso ocorra alteração do carregador proprietário, o novo carregador proprietário sucederá nas mesmas condições de preferência do proprietário anterior, sendo-lhe, todavia, facultado, requerer, a qualquer momento, a definição ou revisão extraordinária da preferência antes do prazo previsto no art. 10.</p> <p>§ 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular ou acionista de sociedade de propósito específico que detenha o direito de exploração da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p> <p>Alternativa 2</p> <p>Art. 8º (...)</p> <p>§ 2º Caso ocorra alteração do carregador proprietário, o novo carregador proprietário sucederá nas mesmas condições de preferência do proprietário anterior.</p> <p>§3º Na hipótese de alteração do carregador proprietário em instalação portuária cuja operação não envolva a movimentação e/ou armazenagem de cargas próprias, poderá o novo carregador proprietário requerer, a qualquer momento, a definição ou revisão do direito de preferência antes do prazo previsto pelo art. 10.</p> <p>§ 4º Apenas a pessoa jurídica que for titular ou acionista de sociedade de propósito específico que detenha o direito de exploração da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito. (NOVA REDAÇÃO)</p>	<p>As sugestões propostas buscam contribuir para o aprimoramento da disciplina do tratamento da preferência do proprietário nas hipóteses de troca do carregador proprietário em terminais aquaviários já em operação (brownfield), buscando preservar o interesse daqueles que venham a adquiri-los com a expectativa de movimentação de carga própria, contribuindo para o estímulo de maiores investimentos e para a melhoria da eficiência na exploração desses ativos.</p> <p>Considerando a previsão de revisão do direito de preferência do proprietário apenas a cada 5 (cinco) anos, nos termos da atual redação do art. 10 da minuta de resolução, a primeira alternativa, considerada como a mais adequada, visa possibilitar que o exercício de tal direito possa se amoldar ao perfil das operações do novo titular do terminal, possibilitando que a expectativa considerada em sua aquisição possa se concretizar.</p> <p>A sugestão se encontra alinhada ao objetivo previsto pelo art. 58, §2º, da Lei do Petróleo, que busca garantir o legítimo interesse daqueles que invistam na aquisição da titularidade de terminal ou de SPE que detenha a titularidade das instalações portuárias, em viabilizar a operação planejada, bem como a finalidade subjacente à norma, de atração de novos investimentos em ativos logísticos, importantes ao suprimento da demanda nacional de combustíveis pelos agentes importadores e distribuidores.</p> <p>Embora se compreenda que a possibilidade de revisão extraordinária da preferência deva ser estendida a todos os terminais brownfields, apresenta-se também proposta alternativa (Alternativa 2), de modo a, no mínimo, preservar esse direito aos terminais anteriormente explorados por operadores logísticos – os quais, por não serem proprietários de carga própria, não teriam exercido o direito de preferência do proprietário.</p> <p>Trata-se de situação em que a preferência do proprietário a ser transferida ao novo carregador proprietário seria equivalente a 0 (zero), reduzindo a atratividade na aquisição do terminal por investidores verticalizados que tenham interesse no transporte de carga própria – dado que, a despeito dos investimentos realizados, não teriam, a priori, qualquer direito de preferência no uso do ativo, em desacordo com o objetivo previsto pelo art. 58, §2º da Lei do Petróleo.</p> <p>A proposta também segue o espírito da disposição já prevista pelo art. 8º, §2º, que presume a legitimidade da garantia do direito de proprietário ao novo carregador proprietário, porém, buscando preservar a possibilidade de exercício imediato desse direito nos casos em que não houver qualquer preferência a ser transferida.</p> <p>Portanto, as alterações propostas mostram-se importantes para a concretização dos objetivos previstos pela Lei do Petróleo, nos casos de transferência de terminais aquaviários operacionais, sendo salutar que a regulação da preferência do proprietário busque se amoldar às diferentes hipóteses de investimentos que possam ocorrer, de modo a estimulá-los e, conseqüentemente, a incrementar a eficiência operacional dos ativos logísticos.</p>

				Já a contribuição ao parágrafo 3o se justifica pelos mesmos motivos expostos na contribuição apresentada para o art. 2º, VII acima.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Art. 8º		<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve-se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado. A medida visa prevenir custos desnecessários, e estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, considerar as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, deve-se observar que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Em relação ao inciso IX, é possível que a prestação dos serviços envolva a utilização de mais de uma instalação portuária, que operem de forma sinérgica. Sendo assim, não é adequado que haja esse tipo de restrição à precificação dos serviços, que podem ser prestados por meio de um mesmo contrato de movimentação e armazenagem.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	Acelen	Art. 8º	<p>Art. 8º. Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos. (...) § 3º Apenas o carregador proprietário e seus acionistas diretos farão jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p>	<p>Tema debatido no âmbito da CP 01/20, a extensão da preferência do proprietário aos integrantes do grupo econômico se mostra, em nosso entendimento, uma questão fundamental para a proteção do investidor e que traz segurança jurídica e previsibilidade ao mercado. Por essa razão, entendemos que a regulação deveria conferir tratamento diferenciado ao investidor de fato, independentemente da titularidade jurídica das instalações, como medida de fomento aos investimentos em infraestrutura no país. Como forma de buscar conciliar as posições do mercado e desta d. Agência, manifestadas até aqui, apresentamos como proposta que o direito de preferência seja estendido apenas aos acionistas diretos da pessoa jurídica proprietária dos ativos.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 8º	<p>COMENTÁRIO ART. 8º A nova redação condiciona a ser o titular da autorização e proprietário dos produtos movimentados. Dados os diversos arranjos de financiamento possíveis, o proprietário da infraestrutura nem sempre é off taker da capacidade. Conforme sugestões anteriores, o conceito deveria privilegiar a preferência daquele usuário que realizou os contratos iniciais necessários a viabilizar o empreendimento.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO §1ºA Será equiparado ao carregador proprietário o carregador inicial, individualmente ou em consórcio, cuja contratação do serviço do Terminal tenha viabilizado ou contribuído para viabilizar sua construção, no todo ou em parte.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados ou aquelas equiparadas na forma do §1º fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 4º O carregador proprietário poderá ceder, parcial ou integralmente, seu direito de preferência do proprietário, de forma a gerar capacidade de movimentação disponível.</p>	<p>§1º Sugestão para reconhecer a preferência do proprietário não apenas àqueles que tenham colocado equity para desenvolvimento do projeto, mas também aos carregadores que tenham adquirido capacidade de forma a viabilizar a construção do Terminal.</p> <p>§ 3º Faz-se necessária a extensão do conceito de carregador proprietário aos acionistas dos titulares de terminais, de modo a possibilitar que tal direito possa ser, de fato, exercido no âmbito dos portos organizados. Embora a ANP tenha ampliado, nesta nova minuta, o direito da preferência nos portos organizados o texto da forma como se encontra redigido esvazia este ajuste para algumas situações previstas no programa de concessões do Governo, incluindo a previsão de conquistas de leilões por meio de consórcios. Em razão disso, haverá um desestímulo ao chamado terminal-indústria, que atende de forma essencial o escoamento da produção do seu titular. Esta definição é ainda mais restritiva que a anterior e é contraditória com a preferência do carregador proprietário. A nova redação condiciona a ser o titular da autorização e proprietário dos produtos movimentados. Dados os diversos arranjos de financiamento possíveis, o proprietário da infraestrutura nem sempre é off taker da capacidade. Conforme sugestões anteriores, o conceito deveria privilegiar a preferência daquele usuário que realizou os contratos iniciais necessários a viabilizar o empreendimento.</p> <p>§ 4º Como agora a preferência do carregador proprietário será feita via contratos, sugerimos tratar como cessão de capacidade e não como renúncia total ou parcial à preferência do proprietário. A RANP nº 11/2016 já utiliza o conceito de cessão, total ou parcial, em relação à contratação de transporte de gás natural. O dispositivo a seguir da nova minuta também prevê a possibilidade de cessão pelos demais carregadores: § 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.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 8º	<p>(manter caput do art. 8º e §§ 1, 2 e 4º) § 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular da instalação portuária e proprietária dos produtos</p>	<p>§3º - O direito de preferência deve ser extensivo às empresas dentro de um mesmo grupo econômico. Por sua vez, o conceito de integrante de grupo econômico deve ser</p>

			<p>regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito, salvo para sócios ou pessoas jurídicas integrantes do grupo econômico.</p> <p>Novo parágrafo - Na hipótese de um novo carregador proprietário suceder titular de instalação portuária que atue exclusivamente como operador, não tendo exercido o direito de preferência do proprietário, poderá o novo carregador proprietário requerer, a qualquer momento, a revisão do direito de preferência.</p>	<p>entendido sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada um a sua autonomia, integrem grupo econômico.</p> <p>Novo parágrafo - Na hipótese de aquisição de um terminal portuário por algum agente verticalizado, o investidor deveria ter o direito de apresentar nova proposta de preferência do proprietário, sob pena de inviabilização do exercício de direito de preferência do proprietário caso o vendedor seja um operador logístico, tendo em vista as regras de sucessão estabelecidas (art. 8º, par. 2º).</p>
FORMS	Sindigás	Art. 8º	<p>Sugestão alteração: Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário ou empresa com a qual mantenha relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>Sugestão alteração: Art. 8º [...] § 3º A pessoa jurídica que for titular da instalação portuária ou empresa com a qual mantenha relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, que seja autorizada pela ANP para o exercício da atividade de produção de petróleo, de distribuição de combustíveis líquidos, de distribuição de gás liquefeito de petróleo e que for proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p>	<p>ref. caput - O Sindigás e suas empresas associadas entendem ser necessário a adequação e maior abrangência do conceito de carregador proprietário, ou seja, extensão da preferência para grupo econômico. Assim, garantir que parceiros comerciais possam fomentar investimentos no setor seja permitindo joint venture ou qualquer outro modelo societário está em congruência com um dos princípios desta Agência, qual seja: fomentar investimentos, conforme preceitua o art. 1º da Lei 9473/98. Ocorre que, na hipótese de a ANP limitar a utilização de capacidade pelo proprietário ou acionista, a Agência, em verdade, reduz o interesse de novos investimentos, bem como de modernização dos equipamentos instalados.</p> <p>Nesse sentido, para que o direito seja permitido e exercido no âmbito dos portos públicos, o qual já é admitido pela ANP na nova minuta (ref. SPE pelos arrendatários), a manutenção do quanto exposto na minuta ainda irá impossibilitar que o titular do terminal também seja o dono da carga. Pelo exposto, constata-se que a não adequação do texto e sua manutenção, em verdade esvazia o quanto objetivado pela própria ANP.</p> <p>ref. §3º - O Sindigás e suas empresas associadas entendem ser necessário a adequação do § 3º do art. 8º, considerando que os investimentos em infraestrutura no setor de GLP envolvem altos valores. Deste modo, como para viabilização operacional do empreendimento é necessário que haja, minimamente, garantia de movimentação que justifique o investimento, inviabilizar a fruição do ativo pelo seu acionista (na hipótese do titular não ser detentor de mercadoria), reduzindo as possibilidades de investimento no país. Ademais, entendemos que a manutenção do dispositivo, como consta na minuta, acaba tornando-se um fator limitador para o desenvolvimento de novas empresas no setor.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 8º	<p>§ 3º Apenas o carregador proprietário, bem como os acionistas que detenham participação societária direta na pessoa jurídica que é titular das instalações e as subsidiárias integrais da mesma acionista, fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p> <p>§ 4º O carregador proprietário pode abdicar temporariamente, parcial ou integralmente, do seu direito de preferência do proprietário, de forma a gerar capacidade de movimentação disponível.</p>	<p>JUSTIFICATIVA § 3º: Pacificar a redação com o mesmo conceito. A inclusão de acionista e de parte de grupo econômico (restrito às subsidiárias integrais desta acionista), vide justificativa inciso VII art 2.</p> <p>Alteração do § 4 Para dar possibilidade de abdicar do direito de forma temporária em função de determinada conjuntura econômica, possibilitando que o proprietário não exerça o seu direito de preferência, mas mantenha garantida a possibilidade restabelecê-lo a qualquer tempo, respeitados os contratos já firmados.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 8º	<p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação e armazenagem de seus próprios produtos.</p> <p>§ 1º O operador deve confirmar, por meio de contrato com o carregador proprietário, a capacidade sobre a qual deseja exercer o direito de preferência do proprietário, respeitados os limites estabelecidos neste capítulo.</p> <p>§ 3º Apenas a pessoa jurídica, ou consórcio de pessoas jurídicas, ou integrantes do mesmo grupo econômico, que for titular da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência 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 e armazenagem disponíveis.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.8º): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessária a alteração do texto para substituir volume por capacidade, pois a preferência tem que ser exercida sobre espaço disponibilizado no terminal.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§3º): É necessária a alteração do texto para incluir o consórcio de pessoas jurídicas, ou integrantes do mesmo grupo econômico, em sintonia com a proposição constante no inciso VII, art. 2º (definição de carregador proprietário), com vistas a incluir as empresas do econômico ao direito de preferência do proprietário para ser exercida sobre espaço disponibilizado no terminal.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§4º): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 8º	<p>1) Inclusão: Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário ou seus acionistas diretos, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>2) Incluir: Art. 8º [...] § 3º Na hipótese do titular da instalação não ser proprietária de produtos regulados, fica assegurado ao seu acionista as mesmas condições atribuídas ao titular da instalação.</p> <p>3) Inclusão: § 5º Na hipótese de um novo carregador proprietário suceder o titular de instalação portuária que atue exclusivamente como operador, não tendo exercido o direito de preferência do proprietário, poderá o novo carregador proprietário requerer, a qualquer momento, a revisão do direito de preferência.</p>	<p>1) Defendemos ser necessário a adequação e maior abrangência do conceito de carregador proprietário, ou seja, extensão da preferência para grupo econômico. Assim, garantir que parceiros comerciais possam fomentar investimentos no setor seja permitindo joint venture ou qualquer outro modelo societário está em congruência com um dos princípios desta Agência, qual seja: fomentar investimentos, conforme preceitua o art. 1º da Lei 9473/98. Ocorre que, na hipótese de a ANP limitar a utilização de capacidade pelo proprietário ou acionista, a Agência, em verdade, reduz o interesse de novos investimentos, bem como de modernização dos equipamentos instalados. Nesse sentido, para que o direito seja permitido e exercido no âmbito dos portos públicos, o qual já é admitido pela ANP na nova minuta (ref. SPE pelos arrendatários), a</p>

				<p>manutenção do quanto exposto na minuta ainda irá impossibilitar que o titular do terminal também seja o dono da carga. Pelo exposto, constata-se que a não adequação do texto e sua manutenção, em verdade esvazia o quanto objetivado pela própria ANP.</p> <p>2) O investimento em infraestrutura no setor envolve altos valores sendo necessário que para viabilidade operacional do empreendimento haja, minimamente, garantia de movimentação que justifique o investimento. Nesta esteira, inviabilizar a fruição do ativo pelo seu acionista na hipótese do titular não ser detentor de mercadoria reduz as possibilidades de investimento no país bem como se torna fator limitador para o desenvolvimento de novas empresas no setor.</p> <p>3) Trata-se de uma garantia ao novo titular da instalação. Na hipótese do titular anterior não ser verticalizado e não possuir produtos para exercer seu direito de preferência não pode ocorrer a preclusão do direito caso haja alteração societária no ativo. O dispositivo visa garantir que o sócio ingressante que possua produtos a serem movimentados pela instalação o faça sob condição de carregador proprietário.</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 8º	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário de TUPs, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>Inserir também § 5º</p> <p>§ 5º Não cabe preferência do proprietário para terminais que não sejam TUPs.</p>	<p>Considerando que os terminais que não são TUPs e se encontram em porto organizado são infraestruturas de natureza jurídica pública, não há racionalidade econômica em existir preferência do proprietário para esses. Atualmente não há direito de preferência dentro do porto organizado e a Portaria ANP nº 251/2000 somente prevê direito de preferência para terminais de uso misto (como eram tratados os terminais privados antes da nova lei dos portos) fora do porto organizado.</p> <p>A garantia de acesso de terceiros aos terminais do porto organizado deve ter tratamento diferenciado de TUPs, já que o risco é compartilhado com o poder público.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	Grupo Ultra	Art. 8º	<p>Alteração de redação apenas no § 3º:</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 transferência desse direito, salvo para sócios ou pessoas jurídicas integrantes do grupo econômico</p> <p>Inclusão de um novo parágrafo:</p> <p>Novo parágrafo §: Na hipótese de um novo carregador proprietário suceder titular de instalação portuária que atue exclusivamente como operador, não tendo exercido o direito de preferência do proprietário, poderá o novo carregador proprietário requerer, a qualquer momento, a revisão do direito de preferência.</p>	<p>O direito de preferência deve ser extensivo às empresas dentro de um mesmo grupo econômico.</p> <p>Por sua vez, o conceito de integrante de grupo econômico deve ser entendido sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada um a sua autonomia, integrem grupo econômico.</p> <p>Sobre a sugestão de inclusão de um novo parágrafo, na hipótese de aquisição de um terminal portuário por algum agente verticalizado, o investidor precisa ter o amparo para apresentar nova proposta de preferência do proprietário, sob pena de inviabilização do exercício de direito de preferência do proprietário caso o vendedor seja um operador logístico, tendo em vista as regras de sucessão estabelecidas (art. 8º, § 2º).</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 8º	<p>(...)</p> <p>§ 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular ou acionista de sociedade empresária que detenha o direito de exploração da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência 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> <p>§ 4º-A Na hipótese de um novo carregador proprietário suceder o titular de instalação portuária que atue exclusivamente como operador, não tendo exercido o direito de preferência do proprietário, poderá o novo carregador proprietário requerer a revisão do direito de preferência.</p>	<p>§3º</p> <p>Faz-se necessária a extensão do conceito de carregador proprietário aos acionistas dos titulares de terminais, de modo a possibilitar que tal direito possa ser, de fato, exercido no âmbito dos portos organizados.</p> <p>Embora a ANP tenha ampliado, nesta nova minuta, o direito da preferência nos portos organizados, o texto da forma como se encontra redigido esvazia este ajuste para algumas situações previstas no programa de concessões do Governo, incluindo a previsão de conquistas de leilões por meio de consórcios, ou outras obrigações legais.</p> <p>Em razão disso, haverá um desestímulo ao chamado terminal-indústria, que atende de forma essencial o escoamento da produção do seu titular.</p> <p>Esta definição é ainda mais restritiva que a anterior e é contraditória com a preferência do carregador proprietário. A nova redação condiciona a ser o titular da autorização e proprietário dos produtos movimentados.</p> <p>Dados os diversos arranjos de financiamento possíveis, o proprietário da infraestrutura nem sempre é oftaker da capacidade.</p> <p>Assim, o conceito deveria privilegiar também a preferência daquele usuário que realizou os contratos iniciais necessários a viabilizar o empreendimento.</p> <p>§4º-A</p> <p>Na hipótese de aquisição de um terminal portuário por algum agente verticalizado, o investidor deve ter o direito de apresentar nova proposta de preferência do proprietário, sob pena de inviabilizar o exercício de direito de preferência do proprietário caso o vendedor seja um operador logístico, tendo em vista as regras de sucessão estabelecidas (art. 8º, par. 2º).</p>
FORMS	ANTAQ	Art. 9º	Art. 9º A preferência do proprietário poderá ser igual à capacidade	Art. 9º - Restrição desnecessária. Sugere-se excluir qualquer

			<p>máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§2º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>	<p>definição temporal, devendo ser mantido o período integral das outorgas (ANP e ANTAQ) a preferência do proprietário. Cabe destacar que, em situações excepcionais, poderá ser avocado o art. 7º da Lei nº 12.815, de 2013, obrigando os agentes a fornecer acesso à terceiros.</p> <p>§2º - Excluir o trecho tendo em vista que não se trata de qualquer hipótese, mas de uma hipótese específica, qual seja: "sempre que houver capacidade de movimentação ociosa".</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 9º	<p>Art. 9º Durante o prazo da outorga portuária original do terminal, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º O operador ou o carregador proprietário devem encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até três meses após a data da primeira autorização de operação do terminal.</p> <p>§ 2º O operador deve permitir o acesso ao terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa. (...)</p>	<p>1- Quanto às alterações sugeridas ao CAPUT, a limitação do prazo a 10 anos prejudica a contratação que tenha como finalidade viabilizar investimentos no terminal, não sendo compatível com a realidade de diversos prazos de outorga dos terminais.</p> <p>Cada projeto pode apresentar outorgas com prazos diferentes de vigência, conforme condições estabelecidas pelo MINFRA/SNPTA, e requerendo diferentes prazos de amortização / remuneração, de maneira que o estabelecimento de um prazo único de 10 anos para todo e qualquer terminal, mostra-se inadequado.</p> <p>Adicionalmente, cabe destacar o impacto caso seja mantida essa limitação, pois poderá ensejar aumento nos preços dos serviços nos terminais, a fim de remunerar todo seu o investimento e sua amortização no curto prazo de 10 anos.</p> <p>A sugestão de estabelecimento do prazo da outorga inicial visa conferir uma maior aderência ao programa de concessões do Governo.</p> <p>A título exemplificativo, os últimos leilões efetuados na Companhia Docas do Pará em Miramar, em que o prazo estabelecido para as áreas BEL06, 09 e 08 foram de 20 anos, e os prazos para BEL 02A, 02B e 04, foram de 15 anos. Já no Porto de Santos, para a área STS08A, o prazo foi de 25 anos.</p> <p>No caso das outorgas de TUP o prazo máximo é de 25 anos para outorga inicial, e para os arrendamentos, os prazos podem variar até 35 anos. A prática indica predominância de prazos entre 10 e 25 anos.</p> <p>- No que diz respeito à proposta referente ao §1º, a inclusão para permitir que ambas as partes interessadas possam enviar à ANP a solicitação de preferência, evitando eventuais casos em que o operador não o faça e o carregador proprietário fique prejudicado.</p> <p>- Na contribuição referente ao §2º, o termo "em qualquer hipótese" pressupõe que, quando houver capacidade ociosa, a permissão do acesso ao uso é obrigatória, quando na verdade outros critérios devem ser avaliados, tais como compatibilidade de produtos/qualidade, fungibilidade, entre outros. Ou seja, o termo "em qualquer hipótese" parece desqualificar motivos justificáveis.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 9º	<p>Alteração do caput do Art. 9º para: Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos, contados a partir da primeira autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>Alteração do parágrafo 2º do Art. 9º para: § 2º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>	<p>O segmento de petróleo e derivados é uma indústria madura com alongado tempo de retorno para investimentos, seja na produção de petróleo, refino ou logística. A título de exemplo, para o refino, estudos costumam apontar um prazo de 25 a 35 anos. Não é fortuito dizer que temos ao redor do mundo unidades que beiram idades centenárias atestando o longo tempo de maturação dos investimentos e a maturidade dessa indústria. Isso ocorre porque, invariavelmente os investimentos iniciais são de grande vulto frente à expectativa de margem limitada, o que é especialmente comprovado para os segmentos de refino e logística. A título de exemplo, levantamentos recentes de bancos de investimento apontam que empresas de logística internacionais (ex.: Magellan, Kinder Morgan, Vopak) trabalham com uma TMA entre 5 a 7% ao ano.</p> <p>Corroborando com o exposto, a Lei nº 12.815/2012 (Lei dos Portos) prevê em seu Art. 8º que a autorização para terminais de uso privado pelo prazo de até 25 anos, prorrogável por períodos sucessivos. De forma complementar, o Decreto nº 8.033/2013 (regulamenta a Lei dos Portos) prevê em seu Art. 19 que os contratos de arrendamento em portos organizados terão prazo de até 35 anos, prorrogáveis até 70 anos.</p> <p>Os recentes processos licitatórios das áreas STS08 e STS008A no Terminal de Santos reverberam as evidências acima citadas. Os estudos elaborados pelo poder público para suportar os processos citados consideraram o prazo de 25 anos para a estimativa do retorno financeiro (conforme disposto no Item 3 da Seção E – Financeiro do Edital do Leilão Nº 06/20201-ANTAQ).</p> <p>A Petrobras entende que a natureza e o propósito do prazo em ambas as documentações convergem para a mesma finalidade e por essa razão solicita a alteração do caput do Art. 9º com o objetivo de buscar a harmonização dos critérios, sob pena de afastamento de investimentos para o setor.</p> <p>Quanto ao parágrafo 2º do Art. 9º, a Petrobras sugere a exclusão da previsão de o operador permitir, em qualquer hipótese, o acesso por terceiros quando houver capacidade ociosa. Observa-se que outros critérios, além da capacidade ociosa, devem ser considerados, como por exemplo, fungibilidade dos produtos.</p>
FORMS	Marchini	Art. 9º	Art. 9º Durante os primeiros dez anos, contados a partir da primeira	O terminal, na qualidade ativo logístico associado ao suprimento de

	Botelho Caselta Advogados		<p>autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º No caso de transferência de titularidade de terminal que esteja conectado a instalações de produção ou formulação de combustíveis líquidos, o prazo previsto no caput será reiniciado a partir da data de transferência da autorização de operação da tal instalação.</p> <p>§ 2º O operador deve encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até três meses após a data da primeira autorização de operação do terminal.</p> <p>§ 3º Em qualquer hipótese, o operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>	<p>insumos e escoamento de produtos acabados, é essencial para garantir a oferta ao mercado e manter a estabilidade dos preços praticados.</p> <p>Dessa forma, justifica-se a extensão do prazo da preferência do proprietário de utilizar a capacidade máxima do terminal, no caso específico de terminais ligados à refinaria, dentre os quais inserem-se aqueles desinvestimentos pela Petrobras. Caso contrário, há risco de se desestimular a realização de investimentos e comprometer os objetivos da política pública setorial, o que seria crítico em um país que passa por uma crise no setor de combustíveis.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 9º	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 9º Durante o prazo inicial da outorga do terminal, contados a partir da entrada em vigor desta resolução, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 2º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa, exceto quando houver restrições técnicas, operacionais, legais ou outras previamente divulgadas na CGST.</p>	<p>ART. 9º Colocação de efeitos futuros na legislação, ante a proibição da retroatividade da norma (art. 5º, XXXVI, da CF e art. 6º, da LINDB). A limitação do prazo a 10 anos prejudica a contratação que tenha como finalidade viabilizar investimentos no terminal.</p> <p>Cabe destacar que cada projeto pode apresentar prazos de outorga / remuneração diferentes, conforme condições estabelecidas pelo MINFRA/SNPTA, de maneira que o estabelecimento de um prazo único de 10 anos para todo e qualquer terminal, mostra-se inadequado.</p> <p>Adicionalmente, cabe destacar o impacto caso seja mantida essa limitação, pois haverá aumento nos preços dos serviços propostos na maioria dos terminais, a fim de remunerar todo seu o investimento e sua amortização no curto prazo de 10 anos.</p> <p>A sugestão de estabelecimento do prazo para os primeiros 35 anos ou prazo inicial da outorga visa conferir uma maior aderência ao programa de concessões do Governo.</p> <p>A resolução continua pouco precisa em relação ao direito de preferência do carregador proprietário. Na redação atual, está previsto que o direito de preferência será exercido mediante contrato.</p> <p>Por este dispositivo, nos dez primeiros anos, a preferência abrange toda a capacidade de movimentação do Terminal, mas dispõe que o operador deve mandar a solicitação de preferência em até 3 meses após a AO. O que isso significa? Se nos primeiros dez anos é a máxima, porque precisa aprovar em até 3 meses após a AO? O carregador proprietário vai ter que contratar já a capacidade desde o D0 por 10 anos?</p> <p>§ 2º - O termo "em qualquer hipótese" pressupõe que, quando houver capacidade ociosa, a permissão do acesso ao uso é obrigatória, quando na verdade outros critérios devem ser avaliados, tais como compatibilidade de produtos/qualidade, fungibilidade, entre outros. Ou seja, o termo "em qualquer hipótese" poderá ser interpretado de forma a impedir negativa por motivos justificáveis.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 9º	<p>§ 2º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>	<p>Propõe-se a retirada do termo "em qualquer hipótese" porque o mesmo pressupõe que quando houver capacidade ociosa a permissão do acesso ao uso é obrigatória, quando na verdade outros critérios devem ser avaliados (compatibilidade de produtos/qualidade, por exemplo). Ou seja, este termo sobrepõe a possibilidade de uma negativa, mesmo com capacidade ociosa.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petrleo S.A.	Art. 9º	<p>Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos, ou o prazo inicial da outorga do terminal, contados a partir da entrada em vigor desta Resolução, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º O operador ou o carregador proprietário deve encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até seis meses após a cada nova autorização ou concessão fornecida ao terminal. (manter §2º)</p>	<p>Art. 9º - 25 anos, de acordo com o art. 8º, §2º, da Lei 12.815/2013 (prazo de exploração da instalação portuária mediante autorização). Colocação de efeitos futuros na legislação, ante a proibição da retroatividade da norma (art. 5º, XXXVI, da CF e art. 6º, da LINDB).</p>
FORMS	Sindigás	Art. 9º	<p>Sugestão alteração I: Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos ou prazo inicial da outorga do terminal, contados a partir da primeira autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p>	<p>O Sindigás e suas empresas associadas entendem que o prazo exposto no art. 9º não se demonstra adequado, considerando possíveis custos para investimentos em terminais e os mais diversos modelos de negócio que podem existir em um ambiente de livre iniciativa.</p> <p>Em outras palavras, quando a ANP determina uma limitação de 10 anos de prazo para preferência, resulta em um desestímulo aos investimentos. Assim, defendemos que o prazo apresentado é mínimo, e em verdade traduz prejuízo ao novo cenário e contratações, inviabilizando/prejudicando novos investimentos no terminal.</p> <p>Nesse sentido, apresentamos sugestão de alteração do prazo para 25 (vinte e cinco) anos, pois entendemos que a manutenção do prazo na minuta não possui lógica econômica, pois faz com que os possíveis investidores busquem amortizar todo o alto investimento realizado em um prazo de apenas 10 anos.</p> <p>Cabe destacar que cada projeto pode apresentar prazos de outorga / remuneração diferentes, conforme condições estabelecidas pelo MINFRA/SNPTA. Assim, estabelecer um prazo único de 10 anos para todo e qualquer terminal se demonstra totalmente inadequado.</p> <p>Adicionalmente, cumpre salientar que o impacto negativo pela manutenção dessa limitação, pois estima-se que para fins de amortizações dos investimentos realizados, variáveis para cada modelo de negócio, resultará em aumento nos preços dos serviços propostos na maioria dos terminais, sem economicidade que se justifique pelo curto prazo apresentado pela minuta.</p>

				<p>Vale ainda pontuar que nos diferentes mercados, considerando as especificidades individuais como no setor de GLP, verificamos que quando compararmos o GLP com outros derivados de petróleo, destacam-se pontos particulares na operação que justificam a necessidade de aplicação de regras específicas para investimento em terminais. Nesse sentido, destacamos de forma abrangente e exemplificativa, que para movimentação de GLP deve-se considerar que:</p> <p>(i) os terminais de maior movimentação de GLP no país estão situados em portos com alta ocupação de berços;</p> <p>(ii) a capacidade de armazenagem de GLP em terminais é significativamente menor do que a existente para derivados claros;</p> <p>(iii) o número de giros por ano para GLP é superior à de derivados claros nos principais terminais de movimentação.</p> <p>(iv) Conforme dados extraídos das bases públicas da ANTAQ, identifica-se a alta ocupação nos principais portos onde a infraestrutura portuária é compartilhada entre GLP e outros derivados;</p> <p>Pelo exposto resta evidente que a necessidade de investimentos em terminais para movimentação de GLP, ainda mais em função da expectativa crescente de demanda por este produto, ao longo do tempo, como amplamente levantado no Plano Decenal de Energia da EPE.</p> <p>Cumpra ainda salientar que os EVTE's, relacionados aos editais de licitação das áreas portuárias, já preveem o prazo que sugerimos de 25 anos. Assim, fazemos coro ao entendimento da ANTAQ e MINFRA, como é de conhecimento da ANP e abordado ao longo do presente formulário de contribuições, solicitando que a Agência acate a sugestão de adequação do prazo para 25 (vinte e cinco) anos. Ainda, cumpre salientar, como bem definido pela Nota Técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), que o open access por acordo entre as partes não é vedado, na realidade atende aos princípios de livre mercado e iniciativa. Em contrapartida, o open access por determinação do poder público resta indevido, considerando que o governo não deve interferir na iniciativa privada, preceito constitucional que seria desrespeitado se assim fosse. Por todo exposto, a sugestão de novo prazo objetiva trazer maior aderência ao programa de concessões do Governo.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 9º	<p>Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos, contados a partir da primeira autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º O operador ou carregador proprietário deve encaminhar à ANP, a solicitação de preferência do proprietário até 3 meses após a data da primeira autorização de operação do terminal.</p> <p>§ 2º O operador deve permitir o acesso ao terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.</p>	<p>JUSTIFICATIVA:</p> <p>ALTERAÇÃO no caput: Para que a preferência do proprietário seja garantida em tempo suficiente para amortização dos investimentos realizados, em linha com o disposto na Lei dos Portos e nos Editais publicados pela ANTAQ. Quando se limita o período de amortização do investimento poderemos ver a tarifa aumentar vertiginosamente de maneira a tentar amortizar o investimento.</p> <p>Ademais, o §2º do art. 19 do Decreto 8.033/2013 dispõe quanto ao prazo de vigência do contrato de arrendamento (até 35 anos) de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos podendo ser prorrogado, a critério do poder concedente.</p> <p>Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, observados os seguintes limites: (Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021)</p> <p>...</p> <p>II - no caso de arrendamento de instalação portuária, os contratos terão prazo de vigência de até trinta e cinco anos, e poderão ser prorrogados até o máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações. (Incluído pelo Decreto nº 10.672, de 2021).</p> <p>...</p> <p>§ 2º Os prazos de que trata o caput serão fixados de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato, quando houver, conforme indicado no estudo de viabilidade a que se refere o art. 6º (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017).</p> <p>Alteração § 1: Para permitir que ambas as partes interessadas possam enviar à ANP a solicitação de preferência.</p> <p>Alteração §2: O termo "em qualquer hipótese" parece desqualificar motivos justificáveis.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 9º	<p>Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos, contados a partir de cada autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 2º O operador deve permitir o acesso ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação e armazenagem ociosas.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 9º): Deve ser realizada a ampliação do prazo de 10 (dez) para 25 (vinte e cinco) anos, em simetria com o prazo comum dos arrendamentos portuários. Frise-se que o 10 (dez) anos é incompatível com o retorno dos investimentos em nova infraestrutura, levando-se em consideração o tempo financiamento, as expectativas e variações de mercado, a realidade da economia brasileira, entre outros aspectos que devem ser levados em consideração. A limitação do prazo a 10 (dez) anos prejudica a contratação para viabilizar investimentos em novos terminais, acarretando em menor desenvolvimento das estruturas e aumento de preços na prestação dos serviços para os projetos que forem iniciados.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessária a alteração do texto para excluir a expressão "em qualquer hipótese", na medida em que há contradição com o termo "sempre que houver", havendo</p>

				<p>duplicidade na definição do momento da permissão. É necessária a alteração do texto para incluir “e armazenagem” na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 9º	<p>1) Alterar: Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos nos casos de autorização, prorrogáveis por mais 10 (dez) anos mediante renovação de autorização e de até 35 (trinta e cinco) anos nos termos do contrato de arrendamento, contados a partir da primeira autorização de operação da instalação, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>2) Exclusão/alteração: Art. 9º [...] § 2º O operador deve permitir o acesso excepcional ao uso do terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação disponível, compatibilidade de produtos e sinergia operacional.</p>	<p>1) Ressaltamos que a limitação do prazo a 10 anos prejudica a contratação para viabilizar investimentos no terminal. Nesse sentido apresentamos em anexo a esta justificativa material elaborado pela LEGGIO. Portanto, cabe destacar que cada projeto pode apresentar prazos de outorga / remuneração diferentes, conforme condições estabelecidas pelo MINFRA/SNPTA, de maneira que estabelecer um prazo único de 10 anos para todo e qualquer terminal é inadequado. Adicionalmente, cabe frisar o impacto, se mantida essa limitação, pois haverá aumento nos preços dos serviços propostos na maioria dos terminais, a fim de remunerar todo seu investimento e sua amortização em apenas 10 anos. Em mercados mais específicos como GLP, ao compararmos GLP com outros derivados de petróleo, verifica-se pontos particulares em sua operação que justificam a necessidade de aplicação de regras específicas para investimento em terminais para movimentação de GLP, vejamos: (i) os terminais de maior movimentação de GLP no país estão situados em portos com alta ocupação de berços; (ii) a capacidade de armazenagem de GLP em terminais é significativamente menor do que a existente para derivados claros; (iii) o número de giros por ano para GLP é superior à de derivados claros nos principais terminais de movimentação. Conforme dados extraídos das bases públicas da ANTAQ, identifica-se a alta ocupação nos principais portos onde a infraestrutura portuária é compartilhada entre GLP e outros derivados (vide gráfico 1 e 2 -Anexo II por e-mail). Pode-se citar: Miramar, Itaqui, Mucuripe, Suape e Santos. Todos estes portos possuem ocupação superior 60% se consideradas as horas disponíveis no total de berços, configurando a necessidade de investimentos para ampliação de capacidade no curtíssimo prazo. Tais dados se referem a 2019 e 2020. Busca-se assim comprovar a necessidade de investimentos em terminais para movimentação de GLP em função da expectativa crescente de demanda por este produto ao longo do tempo, amplamente suportada por dados do Plano Decenal de Energia – EPE. A partir de dados extraídos das bases públicas da ANTAQ e ANP, verifica-se que a capacidade instalada para armazenagem de GLP em terminais no país é significativamente menor do que a armazenagem existente para derivados claros. Uma medida clara desta desproporção está no número de giros por ano na armazenagem existente nos terminais de GLP ser muito superior à de outros derivados claros. Nominalmente esta comparação poderá ser feita em Miramar, Itaqui, Suape, Santos e Paranaguá (vide gráficos 5 e 6 constante no ANEXO II enviado por e-mail). Sugestão de prazo para os primeiros 35 anos ou prazo inicial da outorga visa trazer maior aderência ao programa de concessões do Governo.</p> <p>2) É importante excluir a autorização ampla ao terceiro uma vez que cada perfil de carga e produto traz suas particularidades, não sendo possível sob qualquer hipótese o acesso excepcional ser autorizado. Ademais, também se necessário o ajuste para que se mantenha a diferença entre ociosidade e disponibilidade. As relações contratuais firmadas entre privados que estabelecem garantia de capacidade não podem ser alteradas em virtude da alteração de conceito de capacidade, devendo esta capacidade ser destacada da disponibilidade do terminal. A garantia de capacidade contratada é condição necessária para garantir o planejamento das operações de combustíveis. Vale dizer que a garantia de capacidade contratada atende dois conceitos essenciais relacionados a operação deste tipo de produto, qual seja: previsibilidade da capacidade dos ativos e garantia da regularidade da movimentação. Na ausência desses princípios fica comprometido o planejamento logístico das empresas. É importante destacar a venda dessa capacidade “ociosa” introduz incerteza e erro no planejamento das operações de combustíveis no país, resultando em perda de eficiência operacional. Trata-se de conceito básico e necessário para organização de cadeias logística[...]</p>
EMAIL	SUPERGASBRAS	Art. 9º		(...) logísticas, amplamente reconhecido.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 9º	<p>Alteração na redação no caput e § 1º e manutenção da redação do § 2º:</p> <p>Art. 9º Durante os primeiros vinte e cinco anos, ou o prazo inicial da outorga do terminal, contados a partir da entrada em vigor dessa Resolução, a preferência do proprietário será igual à capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 1º O operador ou o carregador proprietário deve encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até seis meses após a cada nova autorização ou concessão fornecida ao terminal.</p>	<p>O prazo para o titular da instalação portuária ter o direito de preferência igual à capacidade máxima de movimentação do terminal não pode ser igualitário para todos os terminais. Tal fato se comprova a partir da análise dos estudos de viabilidade de técnica, econômica e ambiental previstos no inciso VI do art. 2º do Decreto nº 8.033 de 2013 e da previsão diferenciada de retorno de investimento para cada caso.</p> <p>Caso a preferência do proprietário esteja vinculada somente à data da primeira autorização de operação do terminal, haverá um desestímulo na participação dos agentes regulados nos processos concorrenciais em áreas que já foram operadas anteriormente, porque a preferência do proprietário estará em patamares inferiores à capacidade máxima do terminal.</p> <p>Além disso, deve-se permitir que o carregador proprietário encaminhe à ANP a solicitação de preferência do proprietário, tendo em vista que o carregador proprietário é o maior interessado na utilização do direito de preferência e ele não pode depender</p>

				somente de um terceiro prestador de serviço para que possa usufruir do terminal de sua titularidade.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 9º	(...) § 1º O operador ou o carregador proprietário devem encaminhar à ANP a solicitação de preferência do proprietário até três meses após a data da primeira autorização de operação do terminal. § 2º O operador deve permitir o acesso ao terminal aos terceiros interessados sempre que houver capacidade de movimentação ociosa.	§1º Inclusão para permitir que ambas as partes interessadas possam enviar à ANP a solicitação de preferência, evitando eventuais casos em que o operador não o faça e o carregador proprietário fique prejudicado. §2º O termo "em qualquer hipótese" pressupõe que, quando houver capacidade ociosa, a permissão do acesso ao uso é obrigatória, quando na verdade outros critérios devem ser avaliados, tais como compatibilidade de produtos/qualidade, fungibilidade, entre outros. Ou seja, o termo "em qualquer hipótese" parece desqualificar motivos justificáveis.
FORMS	ANTAQ	Art. 10	Excluir o §1º.	Desnecessário em razão da alteração proposta para o artigo 9º. Renumeração dos demais parágrafos.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 10	Alterar o caput do Art. 10 para: Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada dez anos, baseada na proposta do operador. Excluir o inciso IV do parágrafo 2º do Art. 10. Alterar o inciso V do parágrafo 2º do Art. 10 para: V - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária de maneira direta, ou por meio pessoa jurídica controlada na forma do §2º do artigo 243 da Lei número 6404/76, que possua em seu objeto social a operação logística de terminais;	Considerando a possibilidade de que o operador venha a firmar contrato com terceiro interessado pelo prazo máximo de dez anos (art. 17, § 6), sugerimos alteração do caput do Art.10 no sentido de que o contrato firmado com o carregador proprietário também possa ser firmado pelo mesmo período, como forma de tratar de forma equânime todos os carregadores. Observa-se que pela redação atual, apenas o primeiro contrato poderia ser firmado pelo prazo de 10 anos. Quanto à sugestão de exclusão do inciso IV do parágrafo 2º do Art. 10, ressalta-se que a NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ afirma que contratos de transporte oleodutos com outros carregadores foram incluídos como premissa para definição da preferência do proprietário pelo fato das "cargas transportadas por essa infraestrutura de grande interesse público terão certa prioridade no atendimento pelo terminal". Contudo, o entendimento desta Agência terá como consequência imediata a redução da atratividade de investimentos para aumento de capacidade nos terminais existentes, bem como, em novos terminais por terceiros interessados. A alteração sugerida para o inciso V do parágrafo 2º do Art. 10 se mostra necessária tendo em vista que há situações, decorrentes de determinações legais ou de disposições constantes nos editais para licitação de arrendamentos portuários, nas quais há a exigência de operação da instalação portuária por pessoa jurídica distinta do carregador proprietário.
FORMS	Raizen S.A.	Art. 10	Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada cinco anos, baseada na proposta do operador. (...) §3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período. §4º Caso o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário supere em mais de 30% (trinta por cento) a movimentação média mensal do carregador proprietário nos últimos 36 (trinta e seis) meses, a ANP poderá solicitar a apresentação de documentos que comprovem a plausibilidade da preferência requerida. §5º Caso, após o período de 12 (doze) meses da revisão da preferência do carregador proprietário, a movimentação média mensal utilizada por este seja inferior ao volume requerido, é resguardada a competência fiscalizatória da ANP, que poderá solicitar esclarecimentos ao carregador proprietário e, se for o caso, realizar revisão extraordinária da preferência do proprietário.	1/2 A atual redação prevista pelo art. 10, §3º, ao determinar que o valor a ser adotado para fins de preferência do proprietário nos processos de revisão conduzidos pela ANP seja o menor entre (i) a média de movimentação mensal nos últimos 36 (trinta e seis) meses, (ii) o valor requerido pelo carregador proprietário e (iii) o valor de preferência vigente frustra a possibilidade de aumento de tal preferência calcada em projeções de aumento de demanda, inibindo, por conseguinte, novos investimentos. Observa-se que a proposta segue modelo distinto da disciplina prevista pela regulamentação do uso de dutos de transporte por terceiros, objeto da Resolução ANP nº 35/2012, a qual não estabelece qualquer restrição, a priori, quanto ao valor de preferência a ser conferido aos carregadores proprietários, que poderão ter seus pedidos atendidos, ainda que impliquem majoração do histórico de movimentação do respectivo duto nos últimos 3 (três) anos – a despeito de tal informação ser considerada pelo procedimento de revisão. Por tais razões, propõe-se que aumentos de demanda previstos para o respectivo terminal possam ser contemplados nos processos de revisão da preferência do proprietário, mediante aceitação da proposta encaminhada pelo carregador proprietário. De modo a garantir a razoabilidade dos pedidos e sua compatibilidade com o perfil de movimentação planejada para os terminais, propõe-se, para além da alteração do critério previsto pelo art. 10, §3º, a inclusão de dois novos parágrafos no dispositivo, de modo a garantir a possibilidade de controle prévio e a posteriori pela ANP quanto à plausibilidade dos pedidos de preferência, de modo a evitar situações de abuso. Nesse sentido, a redação proposta para o §4º prevê a possibilidade de requerimento, pela ANP, de evidências quanto à razoabilidade dos volumes de movimentação solicitados pelo carregador proprietário sempre que ultrapassarem em mais de 30% (trinta por cento) a média mensal movimentada nos últimos 36 (trinta e seis) meses, replicando o critério já trazido pela regulação dos dutos para análise dos pedidos de revisão de preferência. Nesses casos, o pedido deverá ser deferido mediante comprovação documental de sua pertinência pelo carregador proprietário. Adicionalmente, a redação proposta para o §5º busca assegurar à ANP o direito de monitorar os volumes movimentados pelo carregador proprietário e, se for o caso, revisar os valores inicialmente estabelecidos caso não estejam sendo utilizados, desde

				<p>que assegurada a possibilidade de justificativa pelo carregador proprietário, para que possa, eventualmente, esclarecer circunstâncias sazonais que justifiquem a redução dos volumes movimentados. Trata-se de garantia de acompanhamento, ex post, dos valores aprovados, a ser feita a partir de 12 (doze) meses do procedimento de revisão quinzenal da preferência, período razoável para que o carregador proprietário possa implementar as ações necessária para operacionalização das premissas consideradas em seu pedido.</p> <p>A proposta busca assegurar que não haja frustração dos investimentos realizados em terminais portuários para viabilizar, por exemplo, a importação e distribuição e combustíveis para atendimento da demanda nacional que, por natureza, pode oscilar conforme patamares de investimento no refino, crescimento econômico, dentre outras variáveis.</p> <p>(continua)</p>
FORMS	Acelen	Art. 10	<p>Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada cinco anos, baseada na proposta do operador. (...) § 2º O operador deve encaminhar à ANP, até três 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: (...) V - a documentação que comprove a propriedade das instalações ou a titularidade da instalação portuária.</p>	<p>Acrescentar, como alternativa à titularidade da instalação portuária, a documentação que comprove a propriedade da instalação, pelas mesmas razões já expostas nos comentários feitos em relação ao art. 2º, VII</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 10	<p>Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada cinco anos, baseada na proposta do operador. §1º Comprovada a efetiva movimentação do volume contratado durante o período previsto no art. 8º, será assegurada a renovação da preferência do carregador proprietário por mais 5 anos.</p>	<p>INCLUSÃO para dar celeridade à renovação da preferência, se comprovada a utilização esperada e a utilização máxima das instalações, sem inviabilizar o acesso de terceiros à capacidade disponível ou ociosa.</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 10	<p>Excluir este artigo</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP não seja onerado para manter sua preferência por meio de revisões, já que o investimento e o risco são de sua inteira responsabilidade. Entende-se que TUPs são frutos de investimentos para ampliação de oferta de interesse dos investidores. Com isso, julga-se desnecessária a onerosidade regulatória em se exigir revisões de direito de preferência.</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 10	<p>(...) §3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período. §3º-A Caso a movimentação média mensal utilizada pelo carregador proprietário seja inferior ao volume requerido, é assegurada a competência fiscalizatória da ANP, que poderá solicitar esclarecimentos ao carregador proprietário e, se for o caso, realizar revisão extraordinária da preferência do proprietário. (...)</p>	<p>Sugere-se a revisão dos critérios de definição periódica da preferência do proprietário pela ANP, pois, da forma como está prevista, tende a inibir investimentos ao frustrar a solicitação de aumento baseada em aumento da projeção de demanda, de modo a (i) possibilitar que a preferência possa ser definida em conformidade com os pedidos apresentados e (ii) se resguardar a competência fiscalizatória da ANP, que pode solicitar esclarecimentos ao operador caso o volume utilizado pelo carregador proprietário seja inferior ao demandado e, se for o caso, realizar a revisão extraordinária do direito de preferência.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 10	<p>Excluir o parágrafo 3º, alternativamente, caso não seja o entendimento desta Agência, alterar o parágrafo 3º do Art. 10 para: § 3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar os seguintes valores, bem como as justificativas técnicas apresentadas pelo carregador proprietário: I - A movimentação média mensal histórica do carregador proprietário nos trinta e seis meses à data de envio da proposta de preferência do proprietário pelo operador; II - O valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e III - O valor da preferência do proprietário vigente. Excluir o parágrafo 4º do Art. 10.</p>	<p>A preferência do proprietário tem papel importante na garantia da garantia de movimentação pelo carregador proprietário e na remuneração de o seu investimento, porém o critério adotado por esta Agência nesta minuta possui vícios intrínsecos. Considerando o texto atual do parágrafo 3º, verifica-se uma tendência constante de redução da preferência do proprietário (especialmente por conta do primeiro critério que considera a movimentação dos últimos 36 meses sem qualquer ressalva), que se acentua em momentos em que, por motivo de força maior, como foi o caso de 2020, com a pandemia, diversos terminais apresentaram menor movimentação, afetando o valor da média mensal do carregador proprietário.</p> <p>Dessa forma, haverá grande dificuldade de o carregador proprietário garantir a necessidade de movimentação de seus produtos no terminal, com risco de existência de grande gap entre a necessidade de movimentação e a movimentação efetivamente garantida para o proprietário.</p> <p>A alteração proposta à redação do parágrafo 3º do Art. 10 visa reduzir o gap mencionado acima, bem como trazer maior equilíbrio para o valor de preferência do proprietário na consideração da dinâmica futura.</p> <p>Quanto à proposta de exclusão do parágrafo 4º do Art. 10, deve-se considerar que parte significativa dos terminais aquaviários de petróleo e derivados do Brasil, foram construídos para regular o suprimento e escoamento da produção do parque de refino</p>

				<p>nacional, temos que esses terminais dispõem de dutos para atender a esse propósito. Assim, as necessidades de movimentação de produtos pelo carregador proprietário deve ser fator principal e primordial na definição de sua preferência.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 10	<p>Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada cinco anos, baseada na proposta do operador. (...) §3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período. §4º Caso o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário supere em mais de 30% (trinta por cento) a movimentação média mensal do carregador proprietário nos últimos 36 (trinta e seis) meses, a ANP poderá solicitar a apresentação de documentos que comprovem a plausibilidade da preferência requerida. §5º Caso, após o período de 12 (doze) meses da revisão da preferência do carregador proprietário, a movimentação média mensal utilizada por este seja inferior ao volume requerido, é resguardada a competência fiscalizatória da ANP, que poderá solicitar esclarecimentos ao carregador proprietário e, se for o caso, realizar revisão extraordinária da preferência do proprietário.</p>	<p>2/2 (continuação da primeira contribuição ao art. 10) Nesse sentido, cabe destacar os pontos muito bem advertidos pela Nota Técnica n.º 55/2020/SDC/ANP-RJ quanto à importância das instalações portuárias para que a atividade de importação (fundamental para o suprimento nacional de combustível) possa ser viabilizada e de proteção dos investimentos realizados por seus titulares, de modo que possam concretizar os objetivos buscados com sua aquisição, especialmente diante dos inúmeros riscos envolvidos em tais investimentos:</p> <p>“Dada a ausência de investimentos significativos no segmento de refino que sejam capazes de ampliar significativamente a oferta de derivados no mercado interno, faz-se necessário que o país construa as instalações necessárias para viabilização das importações de combustíveis. Note-se que tais investimentos envolvem riscos não triviais, tais como: a) risco de demanda, em função das incertezas com relação à evolução da demanda de combustíveis ao longo do tempo, gerados por: i) ambiente macroeconômico (sobretudo o cenário prospectivo da taxa de crescimento do PIB); ii) ambiente microeconômico (ritmo de substituição dos combustíveis fósseis na matriz energética, entre outros); e b) risco político, sobretudo em decorrência do diminuto período de precificação dos derivados domésticos de acordo a paridade de preço de importação de combustíveis, entre outros.”</p> <p>Assim, a impossibilidade de uso das instalações portuárias para atendimento da demanda projetada pelos carregadores proprietários seria um risco adicional a ser considerado por estes, inibindo novos investimentos e encarecendo os custos envolvidos no suprimento da demanda interna, dada a potencial necessidade de contratação de infraestrutura de terceiros para o transporte e armazenagem de combustíveis.</p> <p>Vale lembrar que a proposta ora apresentada não impossibilita que o operador possa alocar eventuais capacidades de movimentação ociosas a terceiros, garantindo eficiência no aproveitamento dos terminais.</p> <p>Portanto, de modo a conferir maior segurança jurídica às atividades de distribuição e importação exploradas pelos titulares de instalações portuárias, propõe-se a revisão do critério definido pela minuta de resolução, mediante alteração do art. 10, §3º e inclusão de um novo parágrafo – o que, vale reforçar, busca dar previsibilidade ao planejamento das operações dos carregadores proprietários e não impedir o acesso aos terminais por terceiros, razão pela qual a proposta é acompanhada pela possibilidade de revisão extraordinária da preferência do proprietário pela ANP.</p>
FORMS	Acelen	Art. 10	Exclusão integral do §3º do art. 10 da minuta de Resolução.	<p>Como regra geral para a revisão da preferência do proprietário, o art. 10, §2º, da minuta, prevê que o operador deverá prestar uma série de informações, que levam em consideração o passado de movimentação do terminal, as projeções de movimentação futura, bem como contratos vigentes e outras informações que o operador considere relevantes para justificar o volume solicitado. Ou seja, a norma prevê informações bastante razoáveis e com diferentes parâmetros temporais para que a ANP possa analisar o pleito, e, de maneira fundamentada, possa determinar o volume que será alocado na preferência do proprietário. Entretanto, de maneira, na nossa visão, incompatível com essa análise razoável e pautada em informações que considerem o passado e expectativas futuras de movimentação, o § 3º do mesmo art. 9º prevê balizas pré-fixadas com o objetivo de delimitar a preferência do proprietário ao menor volume dentre a movimentação média dos últimos trinta e seis meses, o volume solicitado ou o volume vigente. Ou seja, se, na prática, os dados informados em atendimento ao §2º (que, reitera-se, levam em consideração o histórico de movimentação, projeções futuras e contratos vigentes) justificarem a alocação de um volume maior do que a média dos últimos trinta e seis meses ou o valor da preferência vigente, os dados serão desconsiderados para se privilegiar uma regra pré-determinada que impõe a definição do volume com base apenas em dados do passado do terminal. Não obstante o reconhecimento da intenção da norma de fomentar a utilização das instalações por terceiros, essa previsão carece de razoabilidade e traz insegurança ao carregador proprietário, na medida em que reduz a probabilidade de que a sua real (e fundamentada) necessidade de utilização das instalações venha a ser considerada quando da definição do volume alocado na preferência do proprietário. Corroborando o acima exposto, vale destacar que a Res. ANP 35/12 (que esta d. Agência busca aproximar no processo de revisão da Portaria 251/00) não traz qualquer previsão semelhante, devendo a alocação da preferência do proprietário ser definida apenas com base nas informações prestadas pelo transportador, previstas no art. 10 daquela norma. Diante do exposto, sugerimos a exclusão integral do §3º do art. 10 da minuta de Resolução, de modo que a análise do pleito de definição da preferência do proprietário</p>

				leve em consideração apenas as informações apresentadas em atendimento ao §2º do mesmo artigo.
FORMS	Braskem SA	Art. 10	PROPOSTA DE REDAÇÃO §3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período. §3º-A Caso a movimentação média mensal utilizada pelo carregador proprietário seja inferior ao volume requerido, é assegurada a competência fiscalizatória da ANP, que poderá solicitar esclarecimentos ao carregador proprietário e, se for o caso, realizar revisão extraordinária da preferência do proprietário.	§3º Este dispositivo entra em contradição com o anterior, especificamente no que diz respeito de considerar a "I" - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal, elaborada com base na expectativa futura de movimentação de cargas do carregador proprietário nos próximos cinco anos; ". Se será sempre o menor valor, caso haja expectativa de expansão da movimentação pelo carregador proprietário, não será possível, pois será sempre limitado pelo histórico dos últimos 36 meses. No entanto, se for aceita a sugestão de exclusão do histórico de movimentação e da projeção de utilização, a contradição deixa de existir, já que o carregador proprietário poderá declarar a preferência até o limite da capacidade do Terminal.
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 10	§3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período.	Da forma como a norma está posta, o investidor seria sempre penalizado, havendo apenas a possibilidade de manter o valor de preferência vigente ou reduzi-lo. Com a alteração sugerida, busca-se, então, garantir o direito de preferência do carregador proprietário.
FORMS	Vibra Energia	Art. 10	§ 3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar: I - a movimentação média mensal do carregador proprietário nos trinta e seis meses anteriores ao fim do período de vigência, considerando as informações disponíveis na data da análise; II - o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e III - o valor da preferência do proprietário vigente.	ALTERAÇÃO, da forma como está prevista de considerar o menor valor, tende a inibir investimentos ao frustrar a solicitação de aumento baseada em aumento da projeção de demanda.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 10	§ 3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor indicado pelo carregador proprietário ou, na sua ausência, a média dentre os seguintes: I - a movimentação média mensal do carregador proprietário nos trinta e seis meses anteriores ao fim do período de vigência, considerando as informações disponíveis na data da análise; II - o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e III - o valor da preferência do proprietário vigente.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (§3º): É necessária a alteração do texto para, considerando que não deveria ser considerado o "menor valor", mas sim que o carregador solicitar e puder justificar, ou, na sua ausência, a média entre os parâmetros constantes nos incisos. O valor vigente pode ser só uma referência, diferentemente da a média e os planos de investimento da empresa, que deveriam ser considerados. É importante frisar que o haverá redução no investimento, diante da majoração do risco, ante a redução do direito de a preferência do proprietário. É importante deixar claro que o proprietário poderá contrata acima do direito de preferência, quando não houverem outros interessados.
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 10	Excluir este artigo	A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP não seja onerado para manter sua preferência por meio de revisões, já que o investimento e o risco são de sua inteira responsabilidade. Entende-se que TUPs são frutos de investimentos para ampliação de oferta de interesse dos investidores. Com isso, julga-se desnecessária a onerosidade regulatória em se exigir revisões de direito de preferência. Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no no inciso III do artigo 22 a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada. Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiência_sim_251@anp.gov.br
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 10	§3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período. §3º-A Caso a movimentação média mensal utilizada pelo carregador proprietário seja inferior ao volume requerido, é assegurada a competência fiscalizatória da ANP, que poderá solicitar esclarecimentos ao carregador proprietário e, se for o caso, realizar revisão extraordinária da preferência do proprietário.	§3º e §3º-A Sugere-se a revisão dos critérios de definição periódica da preferência do proprietário pela ANP, pois, da forma como está prevista, tende a inibir investimentos ao frustrar a solicitação de aumento baseada em aumento da projeção de demanda, de modo a (i) possibilitar que a preferência possa ser definida em conformidade com os pedidos apresentados e (ii) se resguardar a competência fiscalizatória da ANP, que pode solicitar esclarecimentos ao operador caso o volume utilizado pelo carregador proprietário seja inferior ao demandado e, se for o caso, realizar a revisão extraordinária do direito de preferência.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 11	§ 2º O aumento vigorará até a data necessária para a amortização dos investimentos realizados para aumento da capacidade.	Segurança jurídica para o investidor amortizar seus investimentos. A proposta original desincentiva novos investimentos, sobretudo por parte de operadores de cargas de terceiros, na medida em que muitos operadores logísticos apenas se comprometem a realizar investimentos para aumento de capacidade após conseguirem contratar a capacidade adicional futura com potenciais usuários por um prazo capaz de, em alguma medida, assegurar o retorno esperado pelos investimentos. Isso é comum, exemplificativamente, no caso de prorrogações antecipadas. Ademais, o § 2º do art. 19 do Decreto 8.033/2013 dispõe quanto ao prazo máximo de vigência do contrato de arrendamento (35 anos) de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos podendo ser prorrogado, a critério do poder concedente. Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, observados os seguintes limites: (Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021) ... II - no caso de arrendamento de instalação portuária, os contratos

				<p>terão prazo de vigência de até trinta e cinco anos, e poderão ser prorrogados até o máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações. (Incluído pelo Decreto nº 10.672, de 2021).</p> <p>...</p> <p>§ 2º Os prazos de que trata o caput serão fixados de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato, quando houver, conforme indicado no estudo de viabilidade a que se refere o art. 6º (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017).</p> <p>A fim de incentivar investimentos e conferir maior segurança jurídica aos titulares das instalações, sugerimos que o aumento de capacidade que será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário seja também refletido no prazo de vigência desta preferência.</p> <p>Cabe destacar que os leilões de áreas portuárias preveem a possibilidade de faseamento da construção dos ativos, inclusive com prazos acima de 10 anos, podendo a proposta impactar a atratividade do programa de concessões do Governo.</p> <p>Nossa proposta é que a ANP considere o prazo integral apresentado nos cálculos dos novos investimentos como razoáveis para amortizar o investimento realizado.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 11	<p>Alterar o parágrafo 2º do Art. 11 para:</p> <p>§ 2º O aumento vigorará por um período de 25 (vinte e cinco) anos contados a partir da publicação da autorização de operação da referida ampliação.</p>	<p>A alteração proposta para o § 2º do art. 11 se justifica no sentido de possibilitar extensão do prazo de revisão do direito de preferência para investimentos realizados após a primeira autorização de operação do terminal. Tal medida teria por objetivo não desestimular a realização de novos investimentos pelo carregador proprietário.</p> <p>Importante ressaltar que os investimentos para aumento da capacidade de movimentação do terminal, caso realizados em data próxima à de revisão da preferência do proprietário, necessitam ser economicamente vantajosas para o carregador proprietário, vindo a compensar o investimento realizado.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 11	<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>(...)</p> <p>§2º A preferência do proprietário sobre o aumento de capacidade propiciado pelos novos investimentos vigorará pelo período de 10 (dez) anos, observando o disposto no art. 10 após este período.</p>	<p>A minuta de resolução traz inovação importante para atração de novos investimentos ao prever que os eventuais aumentos de capacidade máxima de movimentação incorporados aos terminais pelo carregador proprietário serão agregados à sua preferência. Trata-se de hipótese em que a capacidade sequer existiria se não fossem os investimentos executados pelo proprietário, o que torna justa a expectativa de que tenha preferência em sua exploração, com vistas à amortização dos investimentos realizados.</p> <p>Contudo, a atual proposta de resolução apenas garante o exercício deste direito até a próxima revisão quinquenal da preferência do proprietário, conforme atual redação do art. 11, §2º, período que poderá se mostrar insuficiente, na maior parte dos casos, para a amortização dos investimentos em melhorias ou ampliação dos terminais.</p> <p>Por conseguinte, sugere-se a alteração do art. 11, §2º, de modo que a preferência do proprietário sobre a capacidade incremental do terminal viabilizada pelos novos investimentos implementados seja garantida pelo período de 10 (dez) anos, seguindo a mesma lógica prevista para a operação de terminais greenfield, de modo a conferir maiores incentivos à realização de investimentos de ampliação de capacidade.</p> <p>Como ressaltado pela SDC na Nota Técnica n.º 55/2020/SDC/ANP-RJ (SEI 1426862), a garantia de tal preferência também se justifica diante das eficiências que poderão ser agregadas às operações logísticas com investimentos associados, por exemplo, à indústria 4.0, cujos benefícios superam eventuais riscos que possam ser cotejados sob o prisma concorrencial, por meio da incorporação de tecnologias capazes de reduzir custos operacionais e de aumentar a segurança do abastecimento nacional, por exemplo, ao reduzir a necessidade de manutenções preditivas das instalações.</p>
FORMS	Acelen	Art. 11	<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>(...)</p> <p>§2º O aumento vigorará nos dez primeiros anos, contados a partir da autorização de operação do ativo investido que resultou no aumento da capacidade máxima de movimentação do terminal.</p>	<p>Além da construção de novos terminais, é desejável à indústria e ao mercado consumidor a realização de investimentos também na expansão da infraestrutura já existente. Entretanto, importante que a regulação fomente esse caminho e preveja mecanismos de proteção do investidor. Partindo dessa premissa, entendemos que a preferência do proprietário correspondente ao aumento de capacidade do terminal não deveria estar limitada ao término da próxima revisão, mas sim receber o mesmo tratamento de um ativo novo, que, conforme proposto pelo art. 9º da minuta, garante ao proprietário a utilização da capacidade máxima do ativo por dez anos. Caso contrário, a regulação servirá como um grande desincentivo à realização de investimentos em expansão da infraestrutura existente, visto a insegurança jurídica em relação à garantia de utilização da capacidade ampliada pelo tempo necessário ao retorno do investimento.</p>
FORMS	Marchini Botelho Caselta Advogados	Art. 11	<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 até</p>	<p>Ajuste essencial para garantir o retorno de investimento mínimo ao carregador proprietário que decida investir na expansão e ampliação do terminal.</p> <p>A proposta visa impedir inevitáveis prejuízos ao carregador proprietário em situações em que os investimentos para aumento da capacidade sejam concluídos próximos à data de revisão da preferência do proprietário, portanto, sem garantir ao carregador</p>

			três meses após a data da publicação da autorização de operação outorgada pela ANP para a respectiva ampliação. § 2º O aumento vigorará por cinco anos, acrescidos do período restante até a data prevista para a próxima revisão da preferência do proprietário.	proprietário o tempo hábil para recuperar os valores investidos em benefício da infraestrutura brasileira. Trata-se também de uma forma de impedir que, iniciada a contagem do prazo para a revisão da preferência do proprietário, se tornem decrescentes os incentivos para a realização de importantes investimentos voltados ao aumento de capacidade do terminal.
FORMS	Braskem SA	Art. 11	PROPOSTA DE REDAÇÃO § 2º O aumento da capacidade a que se refere o caput será proporcionalizado para o aumento do prazo de preferência total do terminal.	§ 2º A fim de incentivar investimentos e conferir maior segurança jurídica aos titulares das instalações, sugerimos que o aumento de capacidade que será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário seja também refletido no prazo de vigência desta preferência. Cabe destacar que os leilões de áreas portuárias preveem a possibilidade de faseamento da construção dos ativos, inclusive com prazos acima de 10 anos, podendo a proposta impactar a atratividade do programa de concessões do Governo.
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 11	(manter caput do 11 e o §1º) §2º O aumento vigorará até a data necessária para a amortização dos investimentos realizados para aumento da capacidade.	§2º - A fim de incentivar investimentos e conferir maior segurança aos titulares das instalações, sugerimos que o aumento de capacidade que será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário seja também refletido no prazo de vigência desta preferência. A proposta visa conferir preferência aos investidores em novos ativos, visando estimular investimentos no terminal.
FORMS	Vibra Energia	Art. 11	§ 2º O aumento vigorará até a data necessária para a amortização dos investimentos realizados para aumento da capacidade.	Segurança jurídica para o investidor amortizar seus investimentos. A proposta também desincentiva novos investimentos, sobretudo por parte de operadores de cargas de terceiros, na medida em que muitos operadores logísticos apenas se comprometem a realizar investimentos para aumento de capacidade após conseguirem contratar a capacidade adicional futura com potenciais usuários por um prazo capaz de, em alguma medida, assegurar o retorno esperado pelos investimentos. Isso é comum, exemplificativamente, no caso de prorrogações antecipadas. Ademais, o § 2º do art. 19 do Decreto 8.033/2013 dispõe quanto ao prazo máximo de vigência do contrato de arrendamento (35 anos) de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos podendo ser prorrogado, a critério do poder concedente. Art. 19. Os contratos de concessão e de arrendamento terão prazo determinado, prorrogável por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, observados os seguintes limites: (Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021) ... II - no caso de arrendamento de instalação portuária, os contratos terão prazo de vigência de até trinta e cinco anos, e poderão ser prorrogados até o máximo de setenta anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as prorrogações. (Incluído pelo Decreto nº 10.672, de 2021). ... § 2º Os prazos de que trata o caput serão fixados de modo a permitir a amortização e a remuneração adequada dos investimentos previstos no contrato, quando houver, conforme indicado no estudo de viabilidade a que se refere o art. 6º (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017).
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 11	Art. 11. Caso o carregador proprietário realize investimentos para aumentar a capacidade máxima de movimentação e armazenagem do terminal, este aumento será adicionado integralmente ao valor da preferência do proprietário vigente, contados da data de publicação da Autorização de Operação, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, ou outra norma que a substituir. § 1º Para fazer jus ao aumento da preferência do proprietário decorrente de ampliação da capacidade máxima de movimentação e armazenagem do terminal disposto no caput, o operador deve solicitá-lo à ANP até três meses após a data da publicação da autorização de operação outorgada pela ANP para a respectiva ampliação. § 2º O aumento vigorará pelo prazo estabelecido no art. 9º contados da data da primeira autorização de operação das novas instalações.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.11): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. É necessária a alteração do texto para incluir o marco inicial da contagem do novo prazo de contagem do direito de preferência, referente à ampliação da tancagem, sendo sugerida a data de publicação da Autorização de Operação, nos termos da Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, ou outra norma que a substituir. ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessária a alteração do texto para incluir "e armazenagem" na definição. Deve ficar claro que ao se movimentar cargas líquidas poderá ser contratado o armazenamento dos produtos, lembrando que a armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É necessária alteração do texto para fazer referência ao art. 9 da minuta, de modo a deixar clara a existência de prazo suficiente para permitir o retorno do investimento realizado, conforme a sugestão de alteração para o prazo de 25 (vinte e cinco) anos a partir da primeira autorização de operação da instalação.
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 11	Excluir este artigo.	A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP tenha a liberdade de realizar investimentos para ampliar a oferta e possa utilizar esta oferta implementada sem onerosidade regulatória para manter sua preferência por meio de revisões. Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade

				<p>ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 da nova minuta de resolução a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são elementos considerados suficientes para a garantia de acesso de terceiros. Havendo conflito entre as partes, a ANP pode ser acionada.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiência_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	Grupo Ultra	Art. 11	<p>Manutenção do caput , § 1º e alteração na redação do § 2º:</p> <p>§2º O aumento vigorará até a data necessária para a amortização dos investimentos realizados para aumento da capacidade.</p>	<p>A fim de incentivar investimentos e conferir maior segurança aos titulares das instalações, sugerimos que o aumento de capacidade que será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário seja também refletido no prazo de vigência desta preferência.</p> <p>A proposta visa conferir preferência aos investidores em novos ativos, visando estimular investimentos no terminal.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 12	<p>EXCLUIR PARÁGRAFO § 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>	<p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO (§2º): É a exclusão do parágrafo, por ser irrazoável atribuir a zero o direito de preferência, sem que haja manifestação formal de renúncia pelo detentor do direito. A omissão de manifestação não deve ser tida como não interesse do proprietário, por meio de abertura de processo administrativo.</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 12	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 12. A ANP analisará os pleitos previstos nos artigos 9º, 10 e 11 e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal, com o respectivo prazo de vigência.</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 12. A ANP analisará o pleito previsto no artigo 9º e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal de uso privado, com o respectivo prazo de vigência.</p> <p>Excluir o § 2º</p>	<p>Ajuste de redação devido à sugestão de exclusão dos artigos 10 e 11.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiência_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 13	<p>O operador tem a obrigação de solicitar a preferência do proprietário 90 dias antes de seu término. A ANP, por sua vez, tem 60 dias para se manifestar. Ocorre que o prazo restante de 30 dias, na prática, pode não ser suficiente para formalização de novos contratos, caso a decisão da ANP seja por alterar a condição vigente.</p> <p>Assim, sugerimos que seja avaliada a possibilidade de se conceder um prazo precário para viabilizar a continuidade dos contratos anteriormente firmados.</p>	<p>Entendemos que esta previsão deve ser feita também em relação aos demais contratos, dada a possibilidade de a preferência do proprietário ser ampliada.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 13	<p>Alterar o Art. 13 para:</p> <p>Art. 13. A capacidade alocada na preferência do proprietário e prevista no contrato celebrado entre o operador e o carregador proprietário, deverá ser revista sempre que houver a revisão da preferência do proprietário prevista no Artigo 10.</p>	<p>Vincular o volume referente ao direito de preferência do proprietário no contrato entre o carregador proprietário e o operador acarretaria necessidade de aditivo ou renovação contratual toda vez que a preferência for revista.</p> <p>Não obstante, o contrato entre o operador e o carregador proprietário regula questões relevantes da prestação e serviços, de forma que limitar o seu prazo de vigência à data da próxima revisão da preferência burocratizaria o processo de renovação contratual e desviaria o foco de outras questões relevantes desse contrato, que não precisariam ser revistas nesse mesmo cronograma.</p> <p>Além disso, limitaria o prazo de vigência do contrato entre o carregador proprietário e o operador, obrigação que não foi aplicada a outros carregadores (como o carregador majoritário cujo contrato deverá ter prazo máx de 10 anos, conforme § 6º do Art. 17), gerando desequilíbrio entre as relações contratuais.</p> <p>Assim, sugere-se a desvinculação da preferência do proprietário do prazo de vigência do contrato com carregador proprietário a partir da alteração proposta para o Art. 13.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 13	<p>COMENTÁRIO ART. 13 - O operador tem a obrigação de solicitar a preferência do proprietário 90 dias antes de seu término. A ANP, por sua vez, tem 60 dias para de manifestar.</p> <p>Ocorre que o prazo restante de 30 dias, na prática, pode não ser suficiente para formalização de novos contratos caso a decisão da ANP seja por alterar a condição vigente.</p> <p>Nesse sentido, solicitamos à ANP esclarecer como pretende atuar nesta situação. Sugerimos, ainda, que seja avaliada a possibilidade de se conceder um prazo precário para viabilizar a continuidade dos contratos anteriormente firmados.</p> <p>Entendemos que esta previsão deve ser feita também em relação aos demais contratos, dada a possibilidade de a preferência do proprietário ser ampliada. Neste caso, o que aconteceria caso a preferência do proprietário seja ampliada em mais do que a capacidade disponível? Por isso, entendemos que faz sentido concatenar os marcos finais dos contratos.</p>	
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 13	<p>Art. 13. O prazo de vigência do contrato celebrado entre o operador e o carregador proprietário, que envolva capacidade alocada na preferência do proprietário, está limitado, no máximo, à data da próxima revisão da preferência do proprietário, exceto se existir previsão contratual estipulando prazo diverso.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.13): É necessária alteração do texto para constar exceção em caso de existir previsão contratual estipulando prazo diverso, situação em que a ANP poderá fazer a análise do contrato celebrado entre o operador e o carregador proprietário, que envolva capacidade alocada na preferência do proprietário.</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 13	<p>Excluir este artigo.</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o</p>

				<p>operador de TUP tenha a liberdade de realizar investimentos para ampliar a oferta e possa utilizar esta oferta implementada sem onerosidade para manter sua preferência por meio de revisões.</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUPs, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 da nova minuta de resolução a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 13		<p>ART. 13</p> <p>O operador tem a obrigação de solicitar a preferência do proprietário 90 dias antes de seu término. A ANP, por sua vez, tem 60 dias para se manifestar. Ocorre que o prazo restante de 30 dias, na prática, pode não ser suficiente para formalização de novos contratos, caso a decisão da ANP seja por alterar a condição vigente.</p> <p>Assim, sugerimos que seja avaliada a possibilidade de se conceder um prazo precário para viabilizar a continuidade dos contratos anteriormente firmados.</p> <p>Entendemos que esta previsão deve ser feita também em relação aos demais contratos, dada a possibilidade de a preferência do proprietário ser ampliada.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 14	Proposta de exclusão do parágrafo único do Art. 14.	<p>A possibilidade de a ANP exigir alteração em cláusulas contratuais não está em consonância com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, assim como se configura como uma forma de intervenção na livre gestão do ativo por parte do operador portuário, e de forma antecipada a qualquer litígio com usuários do terminal.</p> <p>Cabe, ainda, destacar os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III), que visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, e impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p>“Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas; II - a boa-fé do particular perante o poder público; III – a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;”</p> <p>Cabe destacar que os termos da contratação devem ser livremente firmados entre as partes, prevalecendo o princípio da intervenção mínima, conforme previsto também no art. 421 e seu parágrafo único do Código Civil Brasileiro e no art. 2º da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica). Código Civil Brasileiro: “Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.”</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 14	Excluir parágrafo único do Art. 14.	<p>O dirigismo contratual conforme pretendido pela ANP na redação sugerida no parágrafo único do Art. 14, tendo por base apenas as normas infralegais, afronta as disposições inseridas nos Art. 2º, II c/c Art. 3º, V e VII, da Lei nº 13.874/19 - Lei de Liberdade Econômica, uma vez que a liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato, e que nas relações contratuais privadas, prevalecerá o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual. Nesse sentido, considera-se que os contratos civis e empresariais são presumidamente paritários até a eventual verificação de elementos concretos que venham indicar outro entendimento. Consagra-se, dessa forma a presunção de boa-fé do particular, conforme preceituada no Art 2º, II c/c Art 3º, V e VII).</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 14	Art. 2º. (...) XVIII – operador: o titular de instalação portuária autorizado pela ANP e pela ANTAQ a operar o terminal para prestar os serviços de movimentação de produtos regulados no terminal. XXIX – titular de instalação portuária: autoritário de terminal de uso privado, arrendatário em instalação portuária em área do porto organizado ou concessionário em porto organizado e responsável pela operação do terminal. Art. 14. Os serviços do terminal são prestados exclusivamente por operador autorizado pela ANP	<p>1/2</p> <p>Da leitura do disposto no art. 2º, XXIX, no art. 14 e, também, no art. 35, I e II, da proposta de norma, verifica-se que, a depender da qualificação do titular das instalações perante a ANP (ex. distribuidor, importador, refinador), será obrigatória a constituição ou contratação de nova pessoa jurídica para assumir a operação do terminal.</p> <p>Pela sistemática sugerida, o referido operador assumiria, verdadeiramente, a gestão comercial das instalações, tendo em vista que seria o responsável pelo recebimento de solicitações de acesso, divulgação das condições comerciais e operacionais para a prestação dos serviços e celebraria contratos de movimentação de cargas – inclusive com o próprio titular das instalações.</p> <p>O modelo proposto, contudo, não se sustenta, do ponto de vista jurídico, por uma série de motivos. Alguns deles serão detalhados nos comentários ao art. 35 e dizem respeito à vedação para que o operador seja agente econômico detentor de carga própria</p>

				<p>(refinadores, distribuidores, importadores, por exemplo). No entanto, cabe enfatizar que a mera segregação, de um lado, do titular das instalações e, de outro, do operador do terminal, se mostra incompatível com a legislação em vigor.</p> <p>Em primeiro, isso se justifica pelo fato de que a legislação do setor portuário atribui ao titular das instalações (em especial ao arrendatário) uma série de obrigações e responsabilidades. Nos termos da Lei Federal nº 12.815/2013, é de responsabilidade do arrendatário, entre outras, (i) a realização dos investimentos (art. 5º-C, IV), (ii) a responsabilidade pela inexecução ou deficiente execução das atividades (art. 5º-C, VII), (iii) a disponibilização de informações sobre a exploração da área (art. 5º-C, IX); (iv) a execução das atividades envolvidas no objeto do contrato, por sua conta e risco (art. 1º, par. 3º). As mesmas exigências se aplicam ao autorizatário em terminais privados (art. 26 da Resolução Normativa nº 20/2018-ANTAQ).</p> <p>As normas setoriais, em atendimento ao disposto na lei, vão no mesmo sentido, atribuindo ao titular das instalações uma série de obrigações e responsabilidades inerentes à prestação dos serviços. Não por outro motivo, também é prevista a responsabilidade do titular das instalações pelos "encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato de arrendamento" (art. 20 da Resolução Normativa 07/2016-ANTAQ), envio de informações sobre os investimentos (art. 29, par. 1º, da Resolução Normativa nº 20/2018-ANTAQ) e, da mesma forma, a obrigatoriedade de estes agentes prestarem serviços adequados, assegurarem modicidade e publicidade dos preços aos clientes, observarem normas regulatórias acerca da forma de execução das operações portuárias e se responsabilizarem por eventuais penalizações (art. 4º, caput e incisos, da Resolução Normativa 07/2016 e art. 45 da Resolução Normativa nº 20/2018-ANTAQ).</p> <p>Diante disso, não é cabível que ato normativo infralegal venha a exigir que o titular das instalações (legalmente responsável pela gestão comercial dos ativos e pelos danos dela decorrentes) seja obrigado a delegar a execução de atividades que, por lei, são de sua responsabilidade. Perante os órgãos competentes do setor portuário e legislação em vigor, a responsabilidade pelas atividades realizadas na área permaneceria sendo do titular das instalações, não sendo razoável e tampouco lícito que este tenha que se responsabilizar por atos praticados por terceiros, tendo em vista que a legislação estabelece limitação à responsabilidade das pessoas jurídicas pelos atos por elas praticados.</p> <p>(continua)</p>
EMAIL	Raizen S.A.	Art. 14		<p>(...) atos por elas praticados.</p> <p>Em segundo, a ilegalidade da proposta decorre de uma sensibilidade concorrencial. Isso porque os arrendatários e autorizatários são obrigados, nos termos de seus respectivos contratos, a disponibilizar informações contábeis e financeiras relativas à exploração do terminal. Caso a operação e gestão comercial do terminal esteja sendo realizada por outra pessoa jurídica, não seria lícito, do ponto de vista concorrencial, que o titular das instalações acessasse referidas informações, sobretudo nos casos em que este agente se figurasse como tomador dos serviços prestados pelo operador (hipótese em que teria acesso a informações de seus concorrentes que, igualmente, contratam os serviços prestados pelo operador). Diante disso, não é recomendável, do ponto de vista concorrencial, a segregação entre o titular das instalações portuárias e o operador das referidas instalações (que também exerça gestão comercial do terminal portuário).</p> <p>Por fim, em terceiro (...)</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 14	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto e recomendar alterações de cláusulas, atuando como mediadora do conflito.</p>	<p>A possibilidade da ANP exigir alteração em cláusulas contratuais não está em consonância com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, assim como configura-se como uma forma e intervenção na livre gestão do ativo por parte do operador portuário, e de forma antecipada a qualquer litígio com usuários do terminal.</p> <p>Assim, entedemos que, num primeiro momento, e motivada por parte interessada, a ANP apenas recomende alterações atuando como mediadora do conflito. Caso não haja acordo entre as partes, a Agência poderia se atuar como mediadora de eventual conflito.</p> <p>Cabe, ainda, destacar os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III), que visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, e impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: (...) III – a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 14	<p>Parágrafo único. Em caso de conflitos entre as partes, Carregadores, Terceiros Interessados e Operadores, a ANP poderá atuar como mediadora.</p>	<p>A proposta de redação visa retirar a interferência indevida do Órgão Regulador no instrumento contratual firmado entre as partes. As partes contratantes podem e devem estabelecer no Contrato aquilo que melhor lhes convier, de acordo com o princípio da</p>

				<p>autonomia privada da vontade. Ademais, entende-se que a eventual exigência de alterações em cláusulas contratuais dos contratos pela ANP extrapola as suas atribuições institucionais previstas no art. 8º da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo).</p> <p>Os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III) visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, visando impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: (...) III – a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 14	<p>Art. 14. Os serviços do terminal são prestados por operador autorizado pela ANP, salvo quando houver previsão legal autorizando determinado agente ao exercício da atividade, mediante remuneração, nos termos do respectivo contrato. Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto.</p>	<p>Art. 14 - Caso as bases de distribuição estejam sujeitas à resolução, em razão da previsão do art. 28, inciso II, alínea d) da Lei nº 12.815 de 2013, há previsão legal de dispensa de operador portuário para realização de transporte de mercadorias líquidas a granel.</p> <p>Parágrafo único -ANP não deve interferir nas cláusulas contratuais pactuadas entre os agentes.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 14	<p>Art. 14. Os serviços do terminal são prestados por operador autorizado pela ANP, salvo para os casos em que normas complementares o dispensem, mediante remuneração, nos termos do respectivo contrato.</p> <p>Exclusão do Parágrafo único:</p>	<p>JUSTIFICATIVA: o art. 28 da Lei Federal nº 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de grânéis líquidos, senão vejamos: “Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações: d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e” Por sua vez, a ANTAQ já se manifestou expressamente em diversas oportunidades, quando provocada a prestar esclarecimentos sobre Editais de Leilões, que não será exigida da distribuidora de combustíveis a pré-qualificação como operadora portuária.</p> <p>EXCLUSÃO do Parágrafo Único: tendo em vista que os temos da contratação devem ser livremente firmados entre as partes, prevalecendo o princípio da intervenção mínima, conforme previsto no art. 421 e seu parágrafo único do Código Civil Brasileiro e no art. 2º da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica). Código Civil Brasileiro: “Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual. Lei nº 13.874/2019 “Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas; II - a boa-fé do particular perante o poder público; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas.”</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 14	<p>Art. 14. Os serviços do terminal são prestados exclusivamente por operador autorizado pela ANP, mediante remuneração, respeitada a liberdade de preços nas operações portuárias, nos termos do respectivo contrato, não sendo permitida qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.</p> <p>EXCLUIR Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto e exigir alterações de cláusulas.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.14): : É necessária alteração do texto para fazer referência à liberdade de preço das operações portuárias, assim como deve ser feita referência não aceitação de qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico, nos termos do art. 3º da Lei n.º 12.815/2012.</p> <p>EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO (ART.14 § ÚNICO): É necessário a exclusão desse dispositivo, considerando a impossibilidade da ANP exigir alteração em cláusulas contratuais, na medida em que qualquer previsão nesse sentido configura-se em intervenção à livre gestão do ativo por parte do operador portuário, e de forma antecipada a qualquer litígio com usuários do terminal, atrapalhando a fluidez imprescindível ao mercado de terminais.</p> <p>Outro ponto importante, trata-se das cláusulas dos contratos de arrendamento, a quais não podem ser modificadas e ferem a liberdade contratual, como por exemplo:</p> <p>10.3 Como contrapartida às Atividades distintas daquelas constantes na Cláusulas XX, a Arrendatária poderá estabelecer livremente o Preço a ser cobrado do Usuário, observada a prerrogativa da ANTAQ de coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante prévio procedimento administrativo, no qual poderá solicitar e utilizar informações fornecidas pelos interessados.</p> <p>11.4 Os contratos celebrados entre a Arrendatária e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o Poder Concedente ou a ANTAQ, ressalvadas as atividades regulatória e fiscalizatória a cargo da ANTAQ.</p> <p>Portanto, é necessária alteração do texto do parágrafo único do art., 14, com vistas a possibilitar que qualquer alteração seja tratada depois de estarem firmados os contratos, por meio de mediação da ANP, levando em consideração os limites das cláusulas dos contratos de arrendamento.</p>

				<p>Noutro norte, é importante destacar que a ANP não deveria se manifestar sobre minutas de contratos em negociação, o que pode afetar, inclusive, a própria dinâmica da negociação. As condições contratuais são questões de mercado, não havendo razão para que a ANP interfira em negociações em curso. Adicionalmente, cláusulas contratuais trazem em si temas de segredo de indústria e estratégias de mercado, que não devem ser tornadas públicas, nem revisadas pelo regulador.</p> <p>Frise-se que eventuais abusos deverão ser investigados e punidos ex post, mediante denúncia fundamentada e em processo administrativo em que sejam facultados o contraditório e a ampla defesa.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 14	<p>Alterar: Art. 14 [...] Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto e recomendar alterações de cláusulas, atuando como mediadora do conflito.</p>	<p>Trata-se de negociação entre privado que deverá seguir regras de direito privado tal como prerrogativa previsto nos contratos de arrendamento e de adesão. No caso de eventual mediação de conflito, a Agência deverá recomendar os ajustes podendo ou não as partes aceitarem. A Agência em hipótese alguma poderá interferir sob pena de quebra do princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, assim como configura-se como uma forma e intervenção na livre gestão do ativo.</p>
FORMS	Grupo Ultra	Art. 14	<p>Alteração na redação do caput e parágrafo único: Art. 14. Os serviços do terminal são prestados por operador autorizado pela ANP, salvo quando houver previsão legal autorizando determinado agente ao exercício da atividade, mediante remuneração, nos termos do respectivo contrato. Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto.</p>	<p>Caso as bases de distribuição estejam sujeitas à resolução, em razão da previsão do art. 28, inciso II, alínea d) da Lei nº 12.815 de 2013, há previsão legal de dispensa de operador portuário para realização de transporte de mercadorias líquidas a granel.</p> <p>Ademais, entendemos que as cláusulas contratuais pactuadas entre os agentes devem ser sempre respeitadas, cabendo ação do agente regulador quando flagrante abuso.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 14	<p>(...) Parágrafo único. Motivada por qualquer interessado, antes da assinatura do contrato, a ANP poderá solicitar a apresentação do contrato proposto e recomendar alterações de cláusulas, atuando como mediadora do conflito.</p>	<p>PARÁGRAFO ÚNICO A possibilidade de a ANP exigir alteração em cláusulas contratuais não está em consonância com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, assim como se configura como uma forma de intervenção na livre gestão do ativo por parte do operador portuário, e de forma antecipada a qualquer litígio com usuários do terminal.</p> <p>Cabe, ainda, destacar os aspectos principiológicos da Lei nº 13.874/2019 (art. 2º, inc. III), que visam assegurar a liberdade no exercício de atividades econômicas, e impedir eventuais abusos praticados pela Administração Pública ao exercer seu poder regulatório para diminuir a competitividade e a concorrência:</p> <p>“Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas; II - a boa-fé do particular perante o poder público; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas;”</p> <p>Cabe destacar que os termos da contratação devem ser livremente firmados entre as partes, prevalecendo o princípio da intervenção mínima, conforme previsto também no art. 421 e seu parágrafo único do Código Civil Brasileiro e no art. 2º da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica).</p> <p>Código Civil Brasileiro: “Art. 421. A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato. Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.”</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 15	-	<p>2/2 (continuação da contribuição ao art. 14)</p> <p>Por fim, em terceiro, também cabe referir que, embora em certos setores a legislação portuária admita a contratação de operador portuário pelo titular das instalações situadas em portos organizados, a lei expressamente dispensa a necessidade de intervenção de operador portuário na exploração de instalações voltadas à movimentação de grânéis líquidos (art. 28 da Lei Federal 12.815/2013). Ou seja: os titulares de instalações portuárias voltadas à movimentação e armazenagem têm direito de operar, diretamente, referidas instalações portuárias. Sendo assim, não é cabível que ato normativo infralegal estabeleça a obrigatoriedade de contratação de terceiros pelo titular das instalações com esta finalidade.</p> <p>Vale destacar que, mesmo nos setores em que a exploração das instalações portuárias exige a intervenção de operador portuário, não há vedação para que o próprio titular das instalações se qualifique como operador portuário, o que, inclusive, é praxe em outros setores (ex. contêineres, grânéis sólidos, carga geral etc.). Diante disso, não seria lícito que ato normativo infralegal estabelecesse, sem fundamento legal, restrição à liberdade econômica, de forma a impedir que certos agentes atuem como operadores de instalações portuárias. Note-se que a restrição trazida na proposta de norma sequer encontra fundamento na autorização legal para regulamentação do livre acesso, haja vista que o livre</p>

				<p>acesso pode ser adequadamente viabilizado sem que haja necessidade de imposição desse tipo de vedação.</p> <p>Diante do acima exposto, é necessária a realização de ajuste na proposta de norma, de modo que não haja a previsão de segregação entre, de um lado, o titular das instalações portuárias, e, de outro, o seu operador, haja vista a incompatibilidade desta proposta à luz da legislação aplicável.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 16.	PROPOSTA DE REDAÇÃO § 4º O indeferimento da anuência de que trata o § 2º por parte do operador ensejará a emissão de negativa de acesso, a qual deverá seguir os procedimentos e requisitos previstos no Capítulo III	
FORMS	Sindigás	Art. 16.	<p>Sugestão de alteração:</p> <p>Art. 16 As condições comuns a todos os contratos de operação do terminal devem ser dispostas nas CGST, e são parte integrante de todos os contratos.</p> <p>§ 1º O CGST deve determinar a data limite aplicável a todos os interessados, mantendo como padrão o período dos dias 10 a 15 de cada mês, de forma a permitir a padronização e elaboração da programação prévia bimestral do terminal e a utilização da capacidade ociosa de movimentação por terceiros interessados.</p>	<p>O Sindigás e suas empresas associadas entendem que cada setor possui uma especificidade para operação. Nesse sentido, entende-se que há necessidade de estabelecimento de um interstício de tempo, sendo determinado uma “data limite” pela ANP. Um parâmetro estipulado pelo regulador poderá trazer mais transparência e previsibilidade nas relações, considerando que cada setor possui peculiaridades em suas operações e o conceito aberto abre margens para interpretações diversas que não necessariamente atenderão o necessário para cada atividade regulada pela ANP. Assim, entende-se que a ANP pode definir, um período no mês, que, o último servirá como referência para a “data limite”.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 16.	§ 2º O CGST deve conter regras para que o carregador ceda a terceiro interessado, no todo ou em parte, sua capacidade de movimentação contratada ociosa ou disponível, com anuência do operador.	A CGST deve descrever como o Terminal faz o cálculo da sua capacidade de movimentação contratada, disponível e ociosa.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 16.	§ 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, observada A indisponibilidade prevista no inciso Art. 4º, §9º (“novo”)	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): Ao final do texto deve ser ressalvada no texto a para contemplar eventos que podem acarretar em indisponibilidade, previstos no novo art. 4º, §9º, a quais também pode ocorrer em situações em que a capacidade não pode ser utilizada, como por exemplo, manutenção periódica, preditiva, preventiva ou corretiva das instalações, inclusive por qualquer outro motivo que impossibilite a utilização da capacidade de movimentação e armazenagem do terminal.</p> <p>Deve-se fazer a ressalva de que não é possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo, considerando que é usada a capacidade ociosa de movimentação, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 16.	<p>Alterar:</p> <p>Art. 16 [...]</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 disponível de movimentação por terceiros interessados.</p>	<p>Trata-se de negociação entre privado que deverá seguir regras de direito privado tal como expressamente previsto nos contratos de arrendamento e de adesão. No caso de eventual mediação de conflito, a Agência deverá recomendar os ajustes podendo ou não as partes aceitarem. A Agência em hipótese alguma poderá interferir sob pena de quebra do princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, configurando como uma forma e intervenção na livre gestão do ativo.</p>
FORMS	ANTAQ	Art. 17	§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, três dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.	Sugere-se reduzir o prazo do anúncio da oferta pública, de forma a dar maior dinamismo ao mercado. Como parâmetro, indicamos o prazo utilizado para circularização (anúncio) no afretamento de embarcações de granel líquido, conforme regulamentado na Resolução Normativa ANTAQ nº 01, de 2015.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 17	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, sete dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação sempre que os serviços demandados forem equiparáveis.</p>	<p>‘- A sugestão de alteração do CAPUT visa deixar claro que a oferta pública deve resguardar informações sensíveis. No nosso entendimento, a publicação deveria se restringir a volume e tempo do contrato.</p> <p>Solicitamos, ainda, ratificar o entendimento que:</p> <p>(i) a expressão “condições semelhantes” não se confunde com “condições comerciais”.</p> <p>(ii) a capacidade máxima de movimentação do terminal considerada para determinar se o terceiro é majoritário contempla apenas produtos regulados.</p> <p>- A proposta de alteração do §2º-A, a A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão. Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes. A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão.</p> <p>Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes. Cabe destacar que a sugestão não interfere no poder da ANP de acompanhar a execução da norma e, eventualmente, exigir prazos superiores, mas consideramos que o limite mínimo de sete dias se mostra como é mais adequado à dinâmica do mercado.</p> <p>- Quanto à sugestão de alteração do §4º, entendemos que o texto impõe a redução da capacidade que seria destinada ao terceiro</p>

			interessado majoritário, até o limite máximo de cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, caso haja outro interessado. Contudo, o pedido do terceiro majoritário pode estar associado a uma operação com navio-tipo planejado, e eventual redução do seu pedido pode obrigar a alterar a classe do navio-tipo de LR para MR, por exemplo, reduzindo a otimização logística pretendida, aumentando os custos de movimentação para o mercado e, eventualmente, inviabilizando a operação conforme pretendida. Tais situações tipicamente deveriam constar de uma AIR, que não foi realizada para a norma, motivo pelo qual sugerimos que sejam aprofundadas numa futura ARR. - Quanto à proposta de alteração do §5º, além da ordem de chegada há outros parâmetros operacionais que devem ser avaliados, tais como: maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 17	Alterar o parágrafo 2º do Art. 17 para: § 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, sete dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período. A alteração proposta para o parágrafo 2º do Art. 17 tem por objetivo reduzir impactos nas negociações em andamento em decorrência do prazo de 30 dias para oferta pública, prazo esse demasiadamente longo para o objetivo almejado.
FORMS	Raizen S.A.	Art. 17	Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados. § 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, tampouco nos casos em que não houver histórico de negativas de acesso nos últimos 12 (doze) meses envolvendo terminais situados na mesma Unidade Federativa ou em área geográfica que constitua alternativa economicamente viável ao terminal. (...) § 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação sempre que os serviços demandados forem similares em relação à carga a ser movimentada e armazenada, tipo de combustível e prazos de contrato. 1/2 As alterações propostas à redação do art. 17, caput e ao seu parágrafo primeiro buscam o aprimoramento das regras estabelecidas para o processo de chamamento público previsto pela resolução diante de pedidos de acesso que impliquem o uso de mais de 50% (cinquenta por cento) da capacidade do terminal, que poderão resultar na celebração de contratos com terceiro interessado majoritário. A primeira sugestão, trazida para o caput do art. 17, busca assegurar tratamento confidencial ao terceiro interessado majoritário e aos terceiros que venham a participar do processo de chamamento público, de modo a evitar comportamentos oportunistas de agentes econômicos concorrentes, que possam se habilitar em eventual processo de chamamento público a fim de, simplesmente, evitar a contratação de capacidade por um concorrente. Registre-se que a adição da regra não traria qualquer prejuízo ao objetivo do procedimento, de possibilitar publicidade quanto à potencial utilização de mais de 50% (cinquenta por cento) da capacidade do terminal e, ao mesmo tempo, desestimularia a deturpação do objetivo de alocação ótima da capacidade do terminal por terceiros oportunistas, que possam, oportunamente, se valer do chamamento público para prejudicar um concorrente. Já a segunda sugestão de adaptação do art. 17, §1º visa melhor adequar a regra do chamamento público que, nos termos atuais, traz custos relevantes, impacta a eficiência das tratativas entre as partes e representa restrição à capacidade de negociação da capacidade dos terminais pelos operadores, incompatível com os pressupostos da doutrina das essential facilities, dentre os quais (i) a escassez do bem objeto de restrições que limitem o exercício da livre iniciativa de seu titular, o que resulta da incapacidade de um competidor, na prática e de forma razoável, prover sua duplicação; e (ii) a existência de recusa prévia de acesso à infraestrutura. Ora, se na mesma região houver disponibilidade de capacidade para atendimento da demanda existente e não houver histórico de litígios de recusas de acesso, que evidencie a insuficiência da infraestrutura disponível ou de condutas anticompetitivas que criem barreiras artificiais de acesso aos terminais, não faz sentido restringir, de forma apriorística, a possibilidade de alocação da capacidade disponível aos potenciais interessados. Observa-se que, neste caso, tampouco estaria configurada a premissa imposta pela doutrina das essential facilities de que o bem seja imprescindível para viabilizar o exercício de atividade econômica por terceiro e não haja a possibilidade de provimento da atividade por outros meios, dada a disponibilidade de outras instalações na mesma região geográfica. Portanto, trata-se de hipótese em que eventual saturação no uso de um dado terminal não impactaria as atividades de movimentação portuária e armazenagem por eventual terceiro interessado. Diante de tais pressupostos, a redação proposta para o art. 17, §1º busca afastar a necessidade de observância de um procedimento de oferta pública (custoso e moroso) em situações nas quais existam evidências de que a utilização do terminal não é essencial para atendimento da demanda por capacidade de movimentação de carga no respectivo mercado, tendo em vista a existência de outras alternativas economicamente viáveis a futuros interessados. Para tanto, e de modo a objetivar a análise a ser conduzida pelos operadores (e fiscalizada pela Agência), propõe-se que a realização

				de chamamento público possa ser afastada nos casos em que não houver histórico de negativas de acesso nos últimos 12 (doze) meses em terminais situados na mesma Unidade Federativa ou em área geográfica que constitua alternativa economicamente viável ao respectivo terminal demandado. (continua)
FORMS	Braskem SA	Art. 17	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, sete dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>COMENTÁRIO § 3º O texto impõe a redução da capacidade que seria destinada ao terceiro interessado majoritário, até o limite máximo de cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, caso haja outro interessado. Contudo, o pedido do terceiro majoritário pode estar associado a uma operação com navio-tipo planejado, e eventual redução do seu pedido pode obrigar a alterar a classe do navio-tipo de LR para MR, por exemplo. Assim, além de reduzir a otimização logística pretendida, e aumentar os custos de movimentação para o mercado, a aplicação deste parágrafo poderia, eventualmente, até mesmo inviabilizar a operação. Solicitamos que a Agência informe como pretende assegurar a livre iniciativa e não ensejar aumento de custos para o consumidor.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO § 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação sempre que os serviços demandados forem equiparáveis.</p> <p>COMENTÁRIO § 6º Entendemos que todos os contratos deveriam ter prazo limitado aos períodos de revisão de preferência do carregador proprietário. Além da possibilidade de o carregador proprietário aumentar a utilização, entendemos que a ausência desta regra acaba por prejudicar o carregador proprietário. Um carregador não proprietário que queira contratar 30% da capacidade do Terminal, por exemplo, poderá fazê-lo por 20 anos, enquanto o carregador proprietário só poderá fazê-lo por 10 anos e ficar revisando de 5 em 5 anos.</p>	<p>ART. 17 A sugestão visa deixar claro que a oferta pública deve resguardar informações sensíveis. No nosso entendimento, a publicação deveria se restringir a volume e tempo do contrato. Adicionalmente, o texto como se encontra redigido parece indicar que a oferta pública será cabível no caso de proposta de contratação majoritária de produtos regulados e não regulados pela ANP, interferindo na condução do negócio do operador relativamente a granéis líquidos que não são da competência da Agência. Solicitamos à ANP que esclareça o seu posicionamento acerca do ponto mencionado acima.</p> <p>Solicitamos, ainda, esclarecer o entendimento da Agência acerca da expressão “condições semelhantes”, pois nos parece haver a possibilidade de ser interpretado “condições semelhantes” como “condições comerciais”.</p> <p>§ 2º A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão. Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes. A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão.</p> <p>Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes. Cabe destacar que a sugestão não interfere no poder da ANP de acompanhar a execução da norma e, eventualmente, exigir prazos superiores, mas consideramos que o limite mínimo de sete dias se mostra como é mais adequado à dinâmica do mercado</p> <p>§ 5º Além da ordem de chegada há outros parâmetros operacionais que devem ser avaliados, tais como: maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros.</p> <p>De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 17	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, 7 dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>§ 3º Após a oferta pública, caso não haja outro interessado, o contrato poderá ser firmado.</p> <p>§ 4º Caso outro interessado se apresente na oferta pública e o total de contratos implique utilização superior a cem por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, ele 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 cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal.</p>	<p>A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão. Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 17	<p>(manter o caput e os parágrafos apenas com as alterações a seguir) Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados.</p> <p>§ 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação sempre que os serviços demandados forem equiparáveis.</p>	<p>Art. 17 - caput - Sugestão de deixar claro que a oferta pública deve resguardar informações sensíveis. No nosso entendimento, a publicação deveria se restringir a volume e tempo do contrato.</p> <p>Adicionalmente, o texto proposto parece indicar que a oferta pública será cabível no caso de proposta de contratação majoritária de produtos regulados e não regulados pela ANP, interferir na condução do negócio do operador relativamente a granéis líquidos que não são da competência da Agência. Solicitamos à ANP esclarecer o caso.</p> <p>Ainda, solicitamos esclarecer a expressão “condições semelhantes”, pois nos parece haver risco de se confundir “condições semelhantes” com condições comerciais.</p> <p>§5º - Além da ordem de chegada há outros parâmetros operacionais que devem ser avaliados, tais como maximização do uso da instalação, restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros.</p>

				<p>Naturalmente cabe ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 17	<p>Sugestão de alteração: Art. 17 [...] § 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal deverá ter prazo máximo de 25 anos.</p>	<p>Em consonância com o quanto disposto na sugestão de alteração de prazo para o direito de preferência do proprietário, em ref. ao art. 9º, o Sindigás e suas empresas associadas entendem que o quanto estabelecido no art. 17º, § 6º também deve ser revisto.</p> <p>Cumprir observar que, como anteriormente destacado, os investimentos, todas as nuances relacionadas aos planos de negócio e ainda o mercado em si levarão às mais diversas projeções e movimentações futuras, que não apenas consideram o mercado atual. Assim, o ajuste de prazo nesse caso também se demonstra adequado para atração de investimentos e para que não haja aumento de custos, considerando o curto prazo determinado na minuta.</p> <p>Ainda, cumpre salientar, como bem definindo pela Nota Técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), que o open access por acordo entre as partes não é vedado, na realidade atende aos princípios de livre mercado e iniciativa. Em contrapartida, o open access por determinação do poder público resta indevido, considerando que o governo não deve interferir na iniciativa privada, preceito constitucional que seria desrespeitado se assim fosse.</p> <p>Ainda, vale salientar que os EVTE's, relacionados aos editais de licitação das áreas portuárias, já preveem o prazo que sugerimos de 25 anos. Assim, coadunamos ao entendimento da ANTAQ e MINFRA, como amplamente apresentado ao longo do presente formulário de contribuições, solicitando que a ANP considere adequação do prazo para 25 (vinte e cinco) anos.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 17	<p>Seção II Dos Contratos com Terceiros Interessados Majoritários</p> <p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados.</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no máximo, quinze dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p>	<p>A sugestão visa deixar claro que a oferta pública deve resguardar informações sensíveis. No nosso entendimento, a publicação deveria se restringir a volume e tempo do contrato.</p> <p>Adicionalmente, o texto como se encontra redigido parece indicar que a oferta pública será cabível no caso de proposta de contratação majoritária de produtos regulados e não regulados pela ANP, interferindo na condução do negócio do operador relativamente a granéis líquidos que não são da competência da Agência. Solicitamos à ANP que esclareça o seu posicionamento acerca do ponto mencionado acima.</p> <p>Solicitamos, ainda, esclarecer o entendimento da Agência acerca da expressão “condições semelhantes”, pois nos parece haver a possibilidade de interpretação como “condições comerciais”.</p> <p>Alteração § 2º Proposta busca deixar mais célere o processo da oferta pública de capacidade em busca de outros interessados.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 17	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve constar o volume oferecido e tempo de contrato, deve durar, no mínimo, trinta dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>§ 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador pode considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação.</p> <p>§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação e armazenagem do terminal deverá ter prazo máximo de dez anos.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 17): É importante destacar que os terminais aquaviários multipropósito já oferecem publicamente seus serviços de armazenagem, recolocando o espaço como disponível. Trata-se da natureza da atividade a oferta pública dos serviços, isto é, uma vez finalizado o contrato o operador deve informar disponibilidade.</p> <p>É necessária a alteração do texto para simplificar a obrigação, fazendo a exclusão da comunicação do fato a ANP, justamente porque já é realizada pelo operador a oferta pública da capacidade em busca de interessados, e é amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet, não ficando claro o efeito prático da obrigação informar a ANP, além da oferta pública</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§2º): É importante alterar o texto da minuta para estabelecer quais as informações mínimas que serão obrigatórias constarem da publicação da oferta pública, que parecem mais adequada se limitarem ao volume e tempo do contrato. Note-se que a ausência de previsão das informações pode gerar dúvidas interpretativas, assim como exigir informações que sejam derivadas de estratégias negociais de cada terminal, não podendo lhe serem exigidas para divulgação obrigatória, inclusive muitas delas são dados confidenciais.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§5º): É precisa alterar o texto para deixar claro que a ordem de chegada dos pedidos é apenas um dos elementos que são levados em consideração pelo operador.</p> <p>É prerrogativa do operador atender aos pedidos em função das especificidades operacionais, tipos de produto, otimizações do uso do espaço em pool, entre outros. O operador justificará objetivamente sempre que a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§6º): É necessária a alteração do texto para incluir “armazenagem” na definição. Deve ficar claro que não se movimentam cargas líquidas sem armazenar os produtos. A armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal.</p>

FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 17	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 17 Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 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.</p> <p>...</p> <p>§ 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 dez anos.</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 17 Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador de terminal que não seja TUP deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 1º -----(Excluir o § 1º)</p> <p>...</p> <p>§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal que não seja TUP deverá ter prazo máximo de dez anos.</p> <p>INSERIR</p> <p>Art. 17-A Após a celebração do contrato com um terceiro interessado majoritário, em caso de interesse de terceiros para utilização do terminal e de capacidade de movimentação ociosa do terminal, o operador deve garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa.</p> <p>Parágrafo único. Havendo a capacidade ociosa e recusa do operador em garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa, a ANP deve ser acionada e se manifestará às partes, caso não haja acordo.</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP não tenha onerosidade para firmar contratos com terceiro interessado, já que o investimento é o risco são de sua inteira responsabilidade.</p> <p>Mantém-se as regras para terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública).</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (caso seja verticalizado, conforme art. 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p> <p>Em relação ao parágrafo 6º, solicita-se que a agência explique o prazo máximo de dez anos e se este prazo pode ser reduzido.</p> <p>Sugere-se a inserção do art.17-A de forma a garantir acesso a um novo interessado que porventura surja durante a vigência de contrato com um terceiro interessado majoritário e haja capacidade ociosa em um dado terminal. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada. Mesma com a vedação à realização de reservas/contratos com descumprimento injustificado (artigos 25 e 26) , não está garantida a utilização de um dado terminal com capacidade ociosa caso surja um novo interessado durante um contato vigente com terceiro majoritário.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 17	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes, assegurando, no curso do processo, tratamento confidencial à identificação dos interessados.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, sete dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>(...)</p> <p>§ 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação sempre que os serviços demandados forem equiparáveis.</p> <p>(...)</p>	<p>CAPUT</p> <p>A sugestão visa deixar claro que a oferta pública deve resguardar informações sensíveis. No nosso entendimento, a publicação deveria se restringir a volume e tempo do contrato.</p> <p>Solicitamos, ainda, ratificar o entendimento que:</p> <p>(i) a expressão “condições semelhantes” não se confunde com “condições comerciais”.</p> <p>(ii) a capacidade máxima de movimentação do terminal considerada para determinar se o terceiro é majoritário contempla apenas produtos regulados.</p> <p>§2º</p> <p>A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão. Além disso, a divulgação das condições contratuais pode revelar aspectos estratégicos da negociação ou da estratégia do cliente carregador para quaisquer terceiros ou possíveis concorrentes. A redução de prazos visa não impactar aspectos negociais que muitas vezes exigem brevidade em suas ações para a tomada da decisão.</p> <p>Cabe destacar que a sugestão não interfere no poder da ANP de acompanhar a execução da norma e, eventualmente, exigir prazos superiores, mas consideramos que o limite mínimo de sete dias se mostra como mais adequado à dinâmica do mercado.</p> <p>§4º</p> <p>O texto impõe a redução da capacidade que seria destinada ao terceiro interessado majoritário, até o limite máximo de cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, caso haja outro interessado.</p> <p>Contudo, o pedido do terceiro majoritário pode estar associado a uma operação com navio-tipo planejado, e eventual redução do seu pedido pode obrigar a alterar a classe do navio-tipo de LR para MR, por exemplo, reduzindo a otimização logística pretendida, aumentando os custos de movimentação para o mercado e, eventualmente, inviabilizando a operação conforme pretendida.</p> <p>Tais situações tipicamente deveriam constar de uma AIR, que não foi realizada para a norma, motivo pelo qual sugerimos que sejam aprofundadas numa futura ARR.</p> <p>§5º</p> <p>Além da ordem de chegada há outros parâmetros operacionais que devem ser avaliados, tais como: maximização do uso da instalação,</p>

				restrições de berço, criticidade dos produtos, entre outros. De certo, caberá ao operador justificar objetivamente, caso a decisão de atendimento não seja coincidente com a ordem de chegada do pedido do terceiro.
FORMS	ANTAQ	Art. 18	§ 3º Não será exigida a rescisão de contratos já firmados, para a finalidade mencionada no caput, desde que estejam de acordo com as normas vigentes à época da celebração	Ajuste de forma.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 18	Excluir o Art. 18.	A NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ afirma que a inclusão dos contratos de movimentação de oleodutos longos se deu pelo fato das "cargas transportadas por essa infraestrutura de grande interesse público terão certa prioridade no atendimento pelo terminal". Entretanto, a redação proposta nesta minuta de resolução impõe aos agentes interessados aspectos que são inerentes ao processo de negociação de contratos, incluindo seus termos e prazos. A priorização ou reserva de capacidade em terminal para atendimento a contratos pré existentes em dutos interligados deve ser objeto de negociação entre as partes, o que poderia envolver, inclusive, a necessidade de investimentos em aumento de capacidade no terminal. Diante do exposto, a Petrobras sugere a exclusão do Art. 18 e seus parágrafos considerando a natureza negocial de seus termos e o risco de afastar investimentos em aumento de capacidade.
FORMS	Raizen S.A.	Art. 18	-	2/2 (continuação da contribuição ao art. 17) Trata-se de alternativa que permite que seja assegurada a finalidade maior da norma – isto é, garantir o acesso em situações nas quais ele se faça necessário –, sem que haja a imposição de custos excessivos e exigências desnecessárias aos agentes econômicos que operam instalações portuárias, em conformidade com as diretrizes da Lei de Liberdade Econômica. Verifica-se que a própria SDC, na Nota Técnica n.º 55/2020/SDC/ANP-RJ, traz exemplos de normas que consideram a essencialidade da instalação para a concorrência do respectivo mercado na definição de regras de livre acesso, seguindo a lógica ora apresentada, como é o caso da Diretiva 2003/55 (EC, 2003) da União Europeia que disciplina o acesso aos terminais GNL que, em seu art. 22, isenta a aplicação de certas disposições, dentre outras hipóteses, "se a isenção não for prejudicial à concorrência nem ao efetivo funcionamento do mercado interno do gás, nem ao funcionamento eficiente do sistema regulado ao qual a infraestrutura está ligada". Também, neste caso, é fundamental que se considere as peculiaridades do ativo envolvido e as condições de concorrência do mercado em que se encontra inserido, em consonância com o princípio constitucional da livre iniciativa e com os pressupostos que devem orientar a prática regulatória. É certo que esta Agência deve buscar a melhor alternativa regulatória para a disciplina do tema, em consideração às peculiaridades do mercado regulado e ao princípio da subsidiariedade de sua intervenção, positivado pelo art. 2º, III da Lei de Liberdade Econômica. A proposta ora apresentada busca trazer contribuição neste sentido, possibilitando o refinamento do procedimento de chamamento público à luz da dinâmica do mercado relevante ao qual cada terminal se encontra circunscrito. Já a contribuição ao parágrafo 5º se justifica pelos mesmos motivos expostos na contribuição apresentada para o art. 4º, §3º e §7º
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 18	Art. 18. O volume mensal contratado para fins de movimentação em oleoduto de transporte com extensão maior ou igual a 15 km dá prioridade, ao carregador na contratação de capacidade de movimentação no terminal ao qual está interconectado, excetuado na hipótese de existência do direito de preferência do proprietário.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.18): É necessária a alteração do texto para excetuar a prioridade para dutos longos, ressaltando não ser aplicável essa prioridade sobre a instalação que exista o direito de preferência do proprietário, garantindo assim evitar a sobreposição de direitos e insegurança jurídica para investimentos.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 20	Alterar o Art. 20 para: Art. 20. O operador é responsável pela quantidade e qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador ou à empresa por ele indicada.	Cabe ao operador ser responsável pela quantidade, além da qualidade dos produtos armazenados pelo carregador no terminal. A depender da modalidade de venda de produtos praticada entre o carregador e seus clientes, pode haver armazenagem de produto em nome de outra empresa no tanque do terminal (em espaço contratado pelo carregador) com devolução a essa empresa.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 20	EXLUIR Art. 20. O operador é responsável pela qualidade dos produtos armazenados no terminal e na devolução desses ao carregador.	EXCLUSÃO DE ARTIGO (ART.20): É necessário a exclusão desse dispositivo, porque já existe previsão no art. 33 da minuta, quando a responsabilidade de pela qualidade dos produtos armazenados, bem como a destinação: 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.
FORMS	Associação Brasileira dos	Art. 21	Art. 21. Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade não utilizada e avaliar procedimentos para transferi-la para outros	A sugestão visa flexibilizar a obrigação imposta ao operador, que pode ter limitações comerciais e jurídicas para transferir capacidades

	Terminais Portuários (ABTP)		interessados com vistas à maximização do uso das instalações.	para outros agentes. Assim, caberá ao operador avaliar procedimentos para transferir e, eventualmente, comunicar à ANP impossibilidades de transferência para avaliação da Agência.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 21	Excluir o Art. 21.	A redação proposta no Art. 21 não se mostra compatível com os conceitos trazidos nesta minuta de resolução, como, por exemplo, não é apresentada definição de "capacidade não utilizada" na norma, adicionalmente, já há dispositivos que tratam de forma particular a oferta de capacidade disponível e capacidade ociosa do terminal.
FORMS	Braskem SA	Art. 21	PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 21. Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade não utilizada e avaliar procedimentos para transferi-la para outros interessados com vistas à maximização do uso das instalações.	ART. 21 A sugestão visa flexibilizar a obrigação imposta ao operador, que pode ter limitações comerciais e jurídicas para transferir capacidades para outros agentes. Assim, caberá ao operador avaliar procedimentos para transferir e, eventualmente, comunicar à ANP eventuais impossibilidades de transferência para avaliação da Agência. A título de exemplo, pode-se citar a situação abaixo como ensejadora de dificuldades ao operador: Usuário do terminal contrata espaço e arca com Take or Pay em caso de não utilização, ou seja, ele assume custos de armazenagem e riscos, sendo importante parceiro do terminal. A questão que se coloca é de como fica este cliente quando, por exemplo, a janela de importações se abre e a demanda por espaço aumenta? O operador deve obrigá-lo a ceder espaço?
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 21	Excluir	Solicitamos a exclusão do artigo porque sua redação não é compatível com as definições trazidas pela minuta. Não foi apresentada definição do termo "capacidade não utilizada".
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 21	Art. 21. Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade não utilizada e avaliar procedimentos para transferi-la para outros interessados com vistas à maximização do uso das instalações.	O operador deve avaliar como utilizar o terminal que operada, de modo a maximizar o uso da infraestrutura.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABT	Art. 21	Art. 21. Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade de movimentação e armazenagem não utilizada e, caso entenda, e haja possibilidade, contratá-la para outros interessados com vistas à maximização do uso das instalações.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.21): É necessária a alteração do texto para incluir "armazenagem" na definição. Deve ficar claro que não se movimentam cargas líquidas sem armazenar os produtos. A armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. Outro ponto muito importante, trata-se da substituição do termo "transferir" por "contratar", ou seja, da transferência de espaço para outro usuário, além do que já tenha contratada a capacidade de movimentação. Note-se que transferir capacidade pode ensejar conflitos comerciais, justamente porque há contratação de volume determinado. É importante assinalar que a demanda por espaço acontece pontualmente quando a janela de importação se abre, não ficando claro pelo texto da minuta, como funcionaria a divisão de capacidade entre os interessados na situação de demanda maior que capacidade do terminal. A empresa que paga pelo espaço quando a janela de importação está fechada e está sujeito a ter de ceder capacidade contratada quando a janela se abre caso não atinja a movimentação. Por fim, saliente-se que a medida de desincentiva os contratos de take or pay de longo prazo, aumentando o risco para a construção de novos terminais.
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 21	Alterar: 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 respeitados os contratos firmados que haja cláusula de disponibilidade de capacidade.	As relações comerciais são matéria de direito privado preservada nos Contratos de Adesão bem como nos Contratos de Arrendamentos. Desta feita, considerando que não são conduzidas por regra de direito administrativo. Na hipótese de capacidade contratada e não utilizada, exceto nos casos em que a ANP obter autorização do Cliente para dispor da capacidade, deverá ser mantida as bases contratuais firmadas sob premissa de direito privado.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 21	Art. 21. Cabe ao operador monitorar o uso da capacidade não utilizada e avaliar procedimentos para transferi-la para outros interessados com vistas à maximização do uso das instalações.	ART. 21 A sugestão visa flexibilizar a obrigação imposta ao operador, que pode ter limitações comerciais e jurídicas para transferir capacidades para outros agentes. Assim, caberá ao operador avaliar procedimentos para transferir e, eventualmente, comunicar à ANP impossibilidades de transferência para avaliação da Agência.
FORMS	ANTAQ	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos instrumentos de outorga de instalações portuárias emitidos pelo Ministério de Infraestrutura, respeitando as seguintes obrigações específicas:	Ajuste na nomenclatura das outorgas do setor portuário. Melhoria de redação.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 22	(...) II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por sessenta meses; e III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: a) capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo; b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos; c) CGST; e d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos sessenta meses, por produto e por modo de transporte,	'- Quanto às alterações propostas nos incisos II e III e respectivas alíneas: Conforme mencionado acima, reiteramos que a publicidade de informações, seja por parte dos agentes, ou por parte da ANP, deve observar a confidencialidade das informações sensíveis. Adicionalmente, a previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil. Outro ponto importante é que algumas previsões deste artigo, como por exemplo a divulgação de memorial de cálculo de capacidade de movimentação, bem como dos critérios para aplicação de desconto, trazem insegurança jurídica aos agentes, na medida em que

			segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas. (...)	inúmeras variáveis são envolvidas na negociação e podem expor estratégias comerciais, violando, portanto, a sua manutenção, os princípios de livre iniciativa e da livre concorrência.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 22	Excluir o inciso I do Art. 22.	A contabilidade regulatória e societária dos arrendatários de instalações portuárias é tema já regulado pela ANTAQ, dentre outras normas, pela Resolução 49/2021 que institui o Sistema da Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário, o Manual de Contas do Setor Portuário e a Padronização das Demonstrações Contábeis. A execução de tal contabilização é tema complexo e que gera debates entre a Agência que regula os transportes aquaviários e os agentes regulados. Considerando que (i) já existe regulação sobre o tema; (ii) existência de debate entre ANTAQ e o mercado quanto à forma de execução e (iii) há necessidade de evitar conflito entre os órgãos reguladores e divergências de interpretação entre estes, a Petrobras sugere a exclusão do inciso I do Art. 22, ressaltando que o objetivo da ANP será atendido considerando a obrigação regulatória já existente.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Art. 22	(...) II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por sessenta meses; e III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: a) capacidade máxima de movimentação do terminal; b) remuneração de referência para serviços padronizados; c) CGST; e d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos sessenta meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas.	Conforme mencionado acima, reiteramos que a publicidade de informações, seja por parte dos agentes, ou por parte da ANP, deve observar a confidencialidade das informações sensíveis. Adicionalmente, a previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil. Outro ponto importante é que algumas previsões deste artigo, como por exemplo a divulgação de memorial de cálculo de capacidade de movimentação, bem como dos critérios para aplicação de desconto, trazem insegurança jurídica aos agentes, na medida em que inúmeras variáveis são envolvidas na negociação e podem expor estratégias comerciais, violando, portanto, a sua manutenção, os princípios de livre iniciativa e da livre concorrência.
FORMS	Braskem SA	Art. 22	PROPOSTA DE REDAÇÃO: (...) II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por sessenta meses; e III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: a) capacidade máxima de movimentação do terminal; b) remuneração de referência para serviços padronizados; c) CGST; e d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos sessenta meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas.	Conforme mencionado acima, reiteramos que a publicidade de informações, seja por parte dos agentes, ou por parte da ANP, observe a confidencialidade das informações sensíveis. Adicionalmente, a previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, uma vez que ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil. Outro ponto importante é que algumas previsões deste artigo, como por exemplo a divulgação de memorial de cálculo de capacidade de movimentação, bem como dos critérios para aplicação de desconto, trazem insegurança jurídica aos agentes, na medida em que inúmeras variáveis são envolvidas na negociação e podem expor estratégias comerciais, violando, portanto, a sua manutenção, os princípios de livre iniciativa e da livre concorrência.
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas: Exclusão do inciso I II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses; e III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: a) capacidade máxima de movimentação do terminal; b) remuneração de referência para serviços padronizados, c) CGST; e d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos 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.	A contabilidade regulatória e societária dos arrendatários de instalações portuárias é tema já regulado pela ANTAQ, dentre outras normas, pela Resolução 49/2021 que institui o Sistema da Contabilidade Regulatória Aplicável ao Setor Portuário, o Manual de Contas do Setor Portuário e a Padronização das Demonstrações Contábeis. A execução de tal contabilização é tema complexo e que gera debates entre a Agência que regula os transportes aquaviários e os agentes regulados e o excesso de regulação poderá gerar conflitos entre as diversas normas vigentes em prejuízo ao atendimento das mesmas pelos operadores. Ademais, naquilo que pertine especificamente à necessidade de manter informações referentes aos critérios para aplicação de descontos, entendemos que implicará em restrição não prevista em lei ao livre exercício da atividade econômica. A divulgação de memorial de cálculo de capacidade de movimentação, bem como dos critérios para aplicação de desconto impactam sobremaneira nos aspectos operacionais e comerciais dos terminais, dadas as inúmeras variáveis envolvidas na negociação de descontos, como volumes, prazos, assunção de riscos, perdas, etc.
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP salvo para os casos em que normas complementares o dispensem, e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas: (...)	Art. 22 - Caput - Caso as bases de distribuição estejam sujeitas à resolução, em razão da previsão do art. 28, inciso II, alínea d) da Lei nº 12.815 de 2013, há previsão legal de dispensa de operador portuário para realização de transporte de mercadorias líquidas a granel.
FORMS	Vibra Energia	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP, salvo para os casos em que normas complementares o dispensem, e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas:	JUSTIFICATIVA: o art. 28 da Lei Federal nº 12.815/2013 dispensa a intervenção de operadores portuários na movimentação de granel líquidos, senão vejamos: "Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações: d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e" Por sua vez, a ANTAQ já se manifestou expressamente em diversas oportunidades, quando provocada a prestar esclarecimentos sobre Editais de Leilões, que não será exigida da distribuidora de combustíveis a pré-qualificação como operadora portuária.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas:	ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.22): No inciso II é necessária a alteração do texto reduzir o prazo de 120 meses (10 anos) para 60 meses (5 anos), pois exigir a manutenção de dados por tantos anos é excessivo, exige enormes custos com guarda de dados, sendo mais adequado adotar metade do prazo, sem simetria com o prazo prescricional das infrações administrativas (Lei n. 9.873/1999).

			<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 sessenta meses; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) capacidade máxima de movimentação e armazenagem do terminal.</p> <p>b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios gerais para aplicação de descontos;</p> <p>c) CGST; e</p> <p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos sessenta 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>No inciso III, alínea "a", é necessária a alteração do texto para incluir "armazenagem" na definição. Deve ficar claro que não se movimentam cargas líquidas sem armazenar os produtos. A armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. É importante deixar claro que movimentação e armazenagem são conceitos que não podem ser dissociados, exceto em situações especiais, em que o navio bombeia diretamente os produtos para dutos de transporte, o que não é uma realidade operacional dos terminais aquaviários multipropósito em geral.</p> <p>Ainda no inciso III, alínea "a", sugere-se a exclusão da referência à memória de cálculo, na medida em que a capacidade do terminal deve ser aferida de forma estática, sendo qualquer tentativa de baseá-la em movimentação, a partir de premissas discricionariamente fixadas pela ANP, trará graves riscos de distanciamento da realidade, correndo-se o risco de distorcer a percepção da ANP sobre o funcionamento do mercado de armazenagem.</p> <p>No inciso III, alínea "b", é necessária a mudança em relação ao termo "critérios" para a "critérios gerais", de forma a evitar problemas interpretativos e erroneamente amplificar a obrigação para que constem formulas paramétricas para definir os descontos, se assemelhando ao cálculo de tarifa. É importante lembrar que os preços nas operações portuárias são livres, e deve ser reprimida qualquer prática prejudicial à competição ou abuso de poder econômico.</p> <p>No inciso III, alínea "d", o prazo de 120 meses (10 anos) é muito extenso, sugere-se reduzir o prazo de 120 meses (10 anos) para 60 meses (5 anos), pois exigir a manutenção de dados por tantos anos é excessivo, exige enormes custos com guarda de dados, sendo mais adequado adotar metade do prazo, sem simetria com o prazo prescricional das infrações administrativas (Lei n.º 9.873/1999).</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 22	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 22. ...</p> <p>II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico 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;</p> <p>b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;</p> <p>c) CGST; e</p> <p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos 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>....</p> <p>§ 5º As informações dispostas no inciso III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em seu sítio eletrônico na Internet, com registro da data de publicação.</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 22....</p> <p>II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses e divulgá-las em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico 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;</p> <p>b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;</p> <p>c) CGST;</p> <p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos 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; e</p> <p>e) capacidade de movimentação ociosa.</p> <p>....</p> <p>§ 5º As informações dispostas nos incisos II e 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>	<p>Hoje a Portaria ANP nº 251/2000 prevê a divulgação apenas da movimentação por terminal de forma geral e por produto, conforme informação disponível em https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos/terminais-de-petroleo-e-combustiveis-liquidos/livre-acesso-de-terceiros.</p> <p>A inclusão da divulgação da capacidade ociosa (alínea e do inciso III do artigo 22) para todos os terminais (e não somente para os verticalizados conforme previsto no art. 23 da nova minuta de resolução), garante a transparência para garantir a maximização da utilização dos terminais e a garantia de livre acesso.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 22	<p>(...)</p> <p>II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por sessenta meses; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus</p>	<p>ART. 22</p> <p>Conforme mencionado acima, reiteramos que a publicidade de informações, seja por parte dos agentes, ou por parte da ANP, deve observar a confidencialidade das informações sensíveis.</p> <p>Adicionalmente, a previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa</p>

			<p>terminais:</p> <p>a) capacidade máxima de movimentação do terminal;</p> <p>b) remuneração de referência para serviços padronizados;</p> <p>c) CGST; e</p> <p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos sessenta 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>o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil.</p> <p>Outro ponto importante é que algumas previsões deste artigo, como por exemplo a divulgação de memorial de cálculo de capacidade de movimentação, bem como dos critérios para aplicação de desconto, trazem insegurança jurídica aos agentes, na medida em que inúmeras variáveis são envolvidas na negociação e podem expor estratégias comerciais, violando, portanto, a sua manutenção, os princípios de livre iniciativa e da livre concorrência.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 22	§ 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.	A previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Art. 22	§ 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.	A previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil.
FORMS	ABPIP	Art. 22	Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas: § 1º Caso a ANP, mediante solicitação 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 determinar que o operador revise estes cálculos e, se confirmado o erro, arque com a indenização correspondente.	Considerando a importância de assegurar a informação precisa e condizente com a realidade, sugerimos incluir expressamente na resolução a possibilidade de indenização ao agente prejudicado.
FORMS	Braskem SA	Art. 22	PROPOSTA DE REDAÇÃO: § 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.	§ 4º Adicionalmente, a previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, uma vez que ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 22	§ 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (§4º): É necessária a alteração do texto reduzir o prazo de 120 meses (10 anos) para 60 meses (5 anos), pois exigir a manutenção de dados por tantos anos é excessivo, exige enormes custos com guarda de dados, sendo mais adequado adotar metade do prazo, sem simetria com o prazo prescricional das infrações administrativas (Lei n.º 9.873/1999).
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 22	§ 5º As informações dispostas nos incisos II e 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>A inclusão da divulgação da capacidade ociosa (alínea e do inciso III do artigo 22) para todos os terminais (e não somente para os verticalizados conforme previsto no art. 23 da nova minuta de resolução), garante a transparência para garantir a maximização da utilização dos terminais e a garantia de livre acesso.</p> <p>Com base nas sugestões de ajuste no artigo 22, fica a critério da ANP manter a obrigação de, anualmente, publicar em seu site a relação de todas as negativas de acesso apresentadas, conforme previsto no art. 6º.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 22	(...) § 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de sessenta meses. (...)	A previsão de prazo de 120 meses para manutenção de informações administrativas não se mostra razoável, e ultrapassa o prazo de cinco anos estabelecido no Código Civil.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 23	Propõe-se a exclusão do art. 23.	<p>Da forma como está redigido, o presente artigo, ao estabelecer a desverticalização, encontra-se eivado de ilegalidade, pelos seguintes aspectos:</p> <p>(i) impõe a obrigação de unbundling sem amparo legal</p> <p>(ii) impõe custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, sem demonstração de benefícios, criando assimetria entre os agentes, o que vai de encontro à previsão do art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica; e</p> <p>(iii) cria ônus sem racional econômico para um cenário histórico de inexistência de litígios, ou seja, trata-se de medida radical sem motivação que a justifique.</p> <p>(iv) não oferece benefícios à sociedade e aumentará custos para os agentes.</p> <p>(v) a Lei não veda aos agentes deter poder econômico, mas sim abusar deste poder; e também aponta que não deve haver pressuposições sobre as condutas dos agentes, sem prejuízo à ação fiscalizatória no caso de indícios de irregularidades.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos:</p> <p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p>

				<p>2) não distinguir as obrigações entre operadores verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação e obrigações similares.</p> <p>Conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o Art. 23 foi proposto a partir do entendimento de que “há especificidades que levam determinados operadores a maior ou menor propensão de prestar serviços de modo não discriminatório entre os diversos carregadores”, ou seja, é explícita a presunção por esta Agência de abuso do poder econômico por determinados agentes, sem que tenham sido realizadas análises casuísticas.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 23	Excluir o Art. 23.	<p>O Art. 23 da minuta propõe a aplicação de regras diferenciadas para os agentes que se enquadrem na definição proposta de “operadores verticalizados”. A partir desse entendimento, esta Agência atribui obrigações aos agentes entendidos como verticalizados que reduzem a flexibilidade e adicionam custos à operação do terminal, introduzindo assimetrias concorrenciais ao mercado.</p> <p>Nesse sentido, cabe citar como exemplo a proposta de antecipação da data limite para o dia 15, ou seja, a antecipação da programação do terminal pelo operador. Essa obrigação, além de difícil cumprimento, tendo em vista as particularidades, complexidades e incertezas inerentes às atividades, reduz o potencial de maximização das movimentações do terminal, não contribuindo para o objetivo final da regulação em pauta, ou seja, otimização do uso dos terminais.</p> <p>Adicionalmente, conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o Art. 23 foi proposto a partir do entendimento de que “há especificidades que levam determinados operadores a maior ou menor propensão de prestar serviços de modo não discriminatório entre os diversos carregadores”, ou seja, é explícita a presunção por esta Agência de abuso do poder econômico por determinados agentes, sem que tenham sido realizadas análises casuísticas.</p> <p>Com o objetivo de promover isonomia entre os agentes econômicos e de se fomentar a competitividade em bases equânimes, a Petrobras sugere a exclusão do Art. 23, ressaltando que cabe ao regulador atuar nos desvios identificados.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 23	<p>Art. 23. O operador de terminal fica obrigado a: (...) II - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: (...) c) a programação prévia; e d) caso seja o responsável pela operação do píer, o 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.</p>	<p>O art. 23 da minuta proposta trata de condições mais restritivas para os operadores que mantenham relação societária de controle ou coligação com agentes autorizados para exercer as atividades de produção de petróleo, distribuição de combustíveis líquidos ou gás liquefeito de petróleo, de refino ou produção de biocombustíveis, em consonância com a proposta da Agência de desverticalização do operador. Dessa forma, os artigos 23 e 35 da minuta, a seguir comentado nestas contribuições, estão relacionados.</p> <p>Nesse contexto, as alterações propostas no caput do art. 23 têm relação com os comentários apresentados mais adiante, sobre a proposta de desverticalização contida no art. 35 da minuta, e visam a conciliar o conteúdo do art. 23 com a exclusão da obrigação de desverticalização defendida abaixo pela Raizen.</p> <p>Dessa forma, a sugestão diz respeito à exigência isonômica de disponibilização de informações por todos os operadores.</p> <p>Já as sugestões nas alíneas (c) e (d) têm como fundamento a inviabilidade do controle sobre as informações relacionadas à programação de atracação das embarcações no nível de detalhe exigido pela minuta, caso o operador não seja o responsável pela operação do píer, situação comum, verificada, por exemplo, em terminais portuários que não dispõem de píer exclusivo ou em portos organizados cuja operação de píer se dá pela autoridade portuária.</p>
FORMS	SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	Art. 23	SUGERE-SE EXCLUIR TODO O ARTIGO 23 E SEUS PARÁGRAFOS	<p>A Shell entende que a desverticalização, apresenta ilegalidade, pelos seguintes aspectos:</p> <p>(i) impõe obrigação de desverticalização sem amparo legal, uma vez que, de acordo com o art. 65 da Lei 9.478/97, somente a Petrobras tem determinação legal para constituir uma subsidiária com atribuições específicas de operar e construir seus dutos e terminais;</p> <p>(ii) impõe custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, sem demonstração de benefícios;</p> <p>(iii) não oferece benefícios à sociedade e aumentará custos para os agentes.</p> <p>Nesse sentido entendemos que o operador, definido na norma, deve ser considerado, nos casos aplicáveis, o titular das instalações, não sendo exigível a desverticalização proposta.</p> <p>Ressalta-se ainda que a desverticalização viola a legislação que preconiza a limitação da responsabilidade de pessoas jurídicas pelos atos por ela praticados.</p> <p>Perante o poder concedente e a ANTAQ, o titular tem a responsabilidade pela realização das operações das instalações. Diante disso, não é lícito que ato normativo infralegal pretenda atribuir ao titular a responsabilidade por atividades empresariais realizadas por terceiros.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 23	Sugerimos a exclusão completa do Art. 23º	Da forma como está redigido, o presente artigo, ao estabelecer a desverticalização, encontra-se eivado de ilegalidade, pelos seguintes aspectos:

				<p>(i) impõe obrigação sem amparo legal, uma vez, de acordo com o art. 65 da Lei 9.478/97, somente a Petrobras tem determinação legal para 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, majoritária ou minoritariamente, a outras empresas.;</p> <p>(ii) impõe custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, sem demonstração de benefícios, criando assimetria entre os agentes, assim como o que vai de encontro à previsão do art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica; e</p> <p>(iii) cria ônus sem racional econômico para um cenário histórico de inexistência de litígios, ou seja, trata-se de medida radical sem motivação que a justifique.</p> <p>(iv) não oferece benefícios à sociedade e aumentará custos para os agentes.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos:</p> <p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p> <p>2) não distinguir as obrigações dos operadores em verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação e obrigações similares.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 23	Excluir todo o artigo	<p>Tal dispositivo, ao impor regras diferenciadas para operadores verticalizados termina por gerar obrigações para estes que impactam nos custos de sua operação e diminuem significativa a possibilidade de flexibilização de sua atividade, causando desigualdade entre empresas que concorrem na mesma atividade. Isto ocorre, por exemplo, com a exigência de antecipação da data limite para o dia 15, o que gera necessidade de antecipação de toda a programação, reduzindo o potencial de aproveitamento máximo das movimentações do terminal, interferindo e causando prejuízos evidentes ao operador que se enquadre como verticalizado em detrimento dos demais.</p> <p>Além disso destacamos a previsão da NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, no sentido de que o Art. 23 foi proposto a partir do entendimento de que "há especificidades que levam determinados operadores a maior ou menor propensão de prestar serviços de modo não discriminatório entre os diversos carregadores", onde essa Agência presume a ocorrência de abuso do poder econômico por operadores, sem prévia avaliação real de tal alegação. Desta forma, sugerimos a exclusão do artigo 23 proposto.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 23	Exclusão total do artigo.	<p>Impõe obrigação sem respaldo legal que somente é prevista, pela Lei do Petróleo, para a Petrobras (art. 65).</p> <p>Assimetria entre os operadores não verticalizados.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 23	<p>Seção II Dos Operadores</p> <p>Art. 23. O operador de terminal, inclusive, aquele 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, com empresas autorizadas pela ANP para o exercício da atividade de produção de petróleo, de distribuição de combustíveis líquidos, de distribuição de gás liquefeito de petróleo, de refino de petróleo ou de produção de biocombustíveis, fica obrigado a:</p> <p>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</p> <p>II - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, além do disposto no art. 19, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) capacidade operacional de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>b) capacidade de movimentação contratada, capacidade de movimentação disponível e capacidade de movimentação ociosa;</p> <p>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</p>	<p>As obrigações dos operadores verticalizados e desverticalizados devem ser as mesmas a fim de conferir transparência sobre a forma de atuação de todos os operadores e previsibilidade ao carregador, em todos os terminais, sob pena de causar concorrência desleal em razão da falta de tratamento isonômico.</p> <p>Exclusão do inciso D</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 23	<p>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, com empresas autorizadas pela ANP para o exercício da atividade de produção de petróleo, de distribuição de combustíveis líquidos, de distribuição de gás liquefeito de petróleo, de refino de petróleo ou de produção de biocombustíveis, fica obrigado a:</p> <p>I - definir a data limite como o décimo quinto dia do mês anterior ao</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (II, "A" e "B"): No inciso II, alíneas "a" e "b", é necessária a alteração do texto para exclusão da exigência de memória de cálculo, pois a capacidade do terminal é um conceito estático.</p> <p>EXCLUSÃO DE ALÍNEA (II, "C" e "D"): : No inciso II, alíneas "c" e "d", em relação à programação de embarcações, é necessário excluir o texto, justamente porque a responsabilidade sobre a programação de embarcações é autoridade portuária nos portos organizados e</p>

			mês em que ocorrerá a movimentação de produtos no terminal; e II - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais: a) capacidade operacional de movimentação do terminal. e seu memorial de cálculo; e b) capacidade de movimentação contratada, capacidade de movimentação disponível e capacidade de movimentação ociosa;	não do operador. OBSERVAÇÃO SOBRE O ARTIGO: Deve-se fazer a ressalva de que não é possível prever o resultado da imposição dessa regra de cálculo, considerando que é usada a capacidade operacional de movimentação do terminal, capacidade de movimentação contratada e capacidade de movimentação ociosa, justamente porque não foram apresentados pela agência, estudos dos impactos da proposta sobre os terminais aquaviários multipropósito, que deveriam conter informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. A Análise de Impacto Regulatório é requisito para alteração da regulação, nos termos do disposto no art. 5º da Lei n.º 13.874/2019 c/c Decreto n.º 10.411/2020.
EMAIL	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 23	a) capacidade operacional de movimentação do terminal.	
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 23	Alterar: Art. 23 [...] II, b) capacidade de movimentação contratada, capacidade de movimentação disponível;	Se faz necessário o ajuste para que se mantenha a diferença entre ociosidade e disponibilidade. As relações contratuais firmadas entre privados que estabelecem garantia de capacidade não podem ser alteradas em virtude da alteração de conceito de capacidade, devendo esta capacidade ser destacada da disponibilidade do terminal. A garantia de capacidade contratada é condição necessária para garantir o planejamento das operações de combustíveis. Vale dizer que a garantia de capacidade contratada atende dois conceitos essenciais relacionados a operação deste tipo de produto, qual seja: previsibilidade da capacidade dos ativos e garantia da regularidade da movimentação. Na ausência desses princípios fica comprometido o planejamento logístico das empresas. É importante destacar a venda dessa capacidade "ociosa" introduz incerteza e erro no planejamento das operações de combustíveis no país, resultando em perda de eficiência operacional. Trata-se de conceito básico e necessário para organização de cadeias logísticas, amplamente reconhecido.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 23	Exclusão total do artigo	Entendemos que o referido dispositivo pode gerar assimetria entre os operadores não verticalizados. A Lei do Petróleo prevê obrigações do tipo apenas para um agente (Lei do Petróleo – artigo 65). O administrador do terminal deve ser livre para a gestão mais eficiente do ativo portuário, tanto em contratos de arrendamento como em contratos de adesão.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 23	SUGERIMOS EXCLUSÃO DO ARTIGO	Da forma como está redigido, o presente artigo, ao estabelecer a desverticalização, encontra-se eivado de ilegalidade, pelos seguintes aspectos: (i) impõe a obrigação de unbundling sem amparo legal (ii) impõe custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, sem demonstração de benefícios, criando assimetria entre os agentes, o que vai de encontro à previsão do art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica; e (iii) cria ônus sem racional econômico para um cenário histórico de inexistência de litígios, ou seja, trata-se de medida radical sem motivação que a justifique. (iv) não oferece benefícios à sociedade e aumentará custos para os agentes. (v) a Lei não veda aos agentes deter poder econômico, mas sim abusar deste poder; e também aponta que não deve haver pressuposições sobre as condutas dos agentes, sem prejuízo à ação fiscalizatória no caso de indícios de irregularidades. Nesse sentido, sugerimos: 1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso. 2) não distinguir as obrigações entre operadores verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação e obrigações similares. Conforme NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, o Art. 23 foi proposto a partir do entendimento de que "há especificidades que levam determinados operadores a maior ou menor propensão de prestar serviços de modo não discriminatório entre os diversos carregadores", ou seja, é explícita a presunção por esta Agência de abuso do poder econômico por determinados agentes, sem que tenham sido realizadas análises casuísticas.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais	Art. 24	CAPÍTULO VIII DAS OBRIGAÇÕES DO CARREGADOR Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para o mês subsequente, até a data limite definida nas CGST,	1- Quanto às alterações sugeridas ao CAPUT, em linha com o espírito da norma de conferir maior autonomia aos operadores, sugerimos incluir previsão de que a data limite seja estabelecida nas CGST, conforme cada operador julgar mais adequado. Outrossim,

	Portuários (ABTP)		para fins de elaboração da programação prévia. Propõe-se a exclusão do §1º.	recomendamos a exclusão da contabilização da capacidade ociosa pelo operador. - No que diz respeito à sugestão de exclusão do §1º, sugerimos excluir do parágrafo na medida em que os pedidos de programação já refletem as informações dos carregadores. Além disso, caso seja mantido o parágrafo poderá acarretar interpretação de que a comunicação de não utilização da capacidade contratada poderá desobrigar o carregador ao pagamento das obrigações contratuais assumidas com o operador. Tal situação deve ser evitada para não haja insegurança na relação obrigacional entre operador e carregador.
FORMS	Braskem SA	Art. 24	COMENTÁRIO ART. 24º Solicitamos à ANP informar como deverá ser resolvido o não cumprimento da programação de movimentação pelo carregador, principalmente na hipótese de nova contratação da capacidade ociosa. A título de exemplo podemos citar o caso em que o carregador programa a retirada de produto do terminal, e com base nisso o operador celebra contrato da capacidade que será disponibilizada com terceiro e que programa navio para descarregar após a retirada de produto pelo carregador atual. Caso o carregador atual não cumpra, de forma tempestiva, com a retirada da carga, não será possível que o operador receba o descarregamento do navio do terceiro. Solicitamos que a ANP informe (i) como este caso poderá ser resolvido operacionalmente e (ii) como ficará a responsabilidade pelo pagamento dos custos com demurrage? EXCLUSÃO: § 1º	§ 1º Sugerimos excluir do parágrafo na medida em que os pedidos de programação já refletem as informações dos carregadores. Além disso, caso seja mantido o parágrafo poderá acarretar interpretação de que a comunicação de não utilização da capacidade contratada poderá desobrigar o carregador ao pagamento das obrigações contratuais assumidas com o operador. Tal situação deve ser evitada para não haja insegurança na relação obrigacional entre operador e carregador.
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 24	Excluir o parágrafo 1º	Os pedidos de programação já indicam ou não possibilidade de aceitação de pedidos de terceiros interessados, sendo assim, não é necessário o carregador avisar que não irá solicitar o uso de sua capacidade contratada.
FORMS	Sindigás	Art. 24	Sugestão de exclusão do capítulo VIII No caso de manutenção do Capítulo VIII e artigos, sugestão de alteração: [...] Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para até 02 (dois) meses subsequentes, até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e contabilização da capacidade ociosa.	Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento. Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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. Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto. Ademais, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada. Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória. No caso de manutenção do Capítulo VIII e artigos, sugestão de alteração do art. 24, o Sindigás e suas empresas associadas entendem que o prazo exposto no art. 24 (de 30 dias da data limite), é insuficiente para apresentação e encaminhamento ao operador. Ocorre que as empresas associadas relataram que não existem operações marítimas com apenas 30 (trinta) dias como limite para planejamento. Assim, objetivando o adequado cumprimento da norma e evitando penalidades aos agentes regulados, consideramos relevante que a ANP considere a revisão da data limite de programação prévia, sendo observado no mínimo 02 (dois) meses subsequentes para fins de programação.
FORMS	Vibra Energia	Art. 24	Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para o mês subsequente, até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e contabilização da capacidade ociosa. §9º: Caso esta informação não seja enviada, o operador deverá considerar a movimentação média dos últimos 6 meses para fins de calcular a capacidade ociosa ou "take or pay contratual.	Não burocratizar o processo e respeitar os contratos existentes
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 24	EXCLUIR Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para o mês subsequente, até a data limite, para fins de elaboração da programação prévia e contabilização da capacidade ociosa. EXCLUIR § 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.	EXCLUSÃO DE ARTIGO (ART.24): É necessária a exclusão do art. 24, considerando que não há como equacionar o não cumprimento da programação de movimentação pelo carregador, principalmente na hipótese de nova contratação da capacidade ociosa. Os operadores de terminais estão sujeitos há várias modificações na programação ao longo do mês, provocadas, justamente por estarem sujeitas alterações na programação motivadas pelos carregadores. O espaço disponível/utilizado na tancagem é totalmente dependente das movimentações realizadas pelos carregadores, não sendo possível exercer total controle sobre as movimentações. Em Portos Públicos, por exemplo, as autoridades portuárias e ANTAQ a dinâmica do mercado de terminais é norteada por níveis de serviço estabelecido pelos contratos de arrendamentos, existindo várias

				<p>modificações na programação ao longo do mês. A disponibilidade de tancagem está relacionada à movimentação de cada instalação, que por sua vez depende de movimentações de clientes, não controladas pelos operadores da infraestrutura. De todo, o objetivo sempre é a utilização máxima da capacidade instalada no terminal para armazenamento e movimentação.</p> <p>Pode-se ter como exemplo a situação em que o carregador programa retirada de produto do terminal, e com base nisso o operador do terminal efetiva contrato da capacidade ociosa com terceiro que programa navio para descarregar no terminal.</p> <p>Diante do não cumprimento da programação apresentada pelo carregador, não será possível que o terminal receba o descarregamento do navio do terceiro carregador. Há a dúvida de qual solução operacional a ser eleita, e ainda acerca da imputação de responsabilidade pelo pagamento dos custos com demurrage.</p> <p>EXCLUSÃO DE PARÁGRAFO (§1): É necessária a exclusão do §1º do art. 24, para não existir em confusão interpretativa do referido dispositivo. A ideia de comunicação de não utilização da capacidade contratada, não pode desobrigar o carregador ao pagamento das obrigações contratuais assumidas com o operador, sob pena de gerar insegurança na relação obrigacional entre operador e carregador.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 24	Exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Pelo exposto, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada. Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 24	<p>Art. 24. O carregador deve encaminhar ao operador a solicitação de serviço para o mês subsequente, até a data limite definida nas CGST, para fins de elaboração da programação prévia e contabilização da capacidade ociosa.</p> <p>§1º SUGERIMOS EXCLUIR O PARÁGRAFO</p>	<p>CAPUT</p> <p>Em linha com o espírito da norma de conferir maior autonomia aos operadores, sugerimos incluir previsão de que a data limite seja estabelecida nas CGST, conforme cada operador julgar mais adequado.</p> <p>§1º</p> <p>Sugerimos excluir o parágrafo na medida em que os pedidos de programação já refletem as informações dos carregadores.</p> <p>Além disso, caso seja mantido o parágrafo poderá acarretar interpretação de que a comunicação de não utilização da capacidade contratada poderá desobrigar o carregador ao pagamento das obrigações contratuais assumidas com o operador. Tal situação deve ser evitada para não haja insegurança na relação obrigacional entre operador e carregador.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 25	Propõe-se a exclusão integral do art. 25.	<p>A relação comercial deve ser constituída de forma livre entre as partes, não cabendo ao agente regulador estabelecer os parâmetros como o operador deve ou não ser ressarcido pelo carregador. Entendemos que o ressarcimento deve ser livremente negociado pelas partes, sob pena de caracterização de excessivo dirigismo sem fundamento regulatório para tanto.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 25	Excluir o Art. 25.	<p>A Petrobras sugere a exclusão do Art. 25 tendo em vista que não cabe exigir do carregador o pagamento de receitas perdidas pelo operador em caso de não cumprimento da programação de carregamento, sobretudo se não for definida uma tolerância nem for feita uma análise de recorrência. Observa-se que o mercado varia de forma muito dinâmica; os diversos agentes sofrem a influência de outros competidores e ainda há questões operacionais como atraso de navios e podem influenciar a programação estabelecida. Cabe destacar que a relação comercial deve ser livre entre as partes, não cabendo ao regulador estabelecer a forma como o operador deve ou não ser ressarcido pelo carregador, o que cabe à livre negociação contratual, sob pena de caracterização de excessivo dirigismo sem fundamento regulatório para tanto.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 25	Sugerimos a exclusão do Art. 25	<p>A relação comercial deve ser constituída de forma livre entre as partes, não cabendo ao agente regulador estabelecer os parâmetros como o operador deve ou não ser ressarcido pelo carregador. Entendemos que o ressarcimento deve ser livremente negociado pelas partes, sob pena de caracterização de excessivo dirigismo sem fundamento regulatório para tanto.</p>
FORMS	Sindicás	Art. 25	Sugestão de exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições</p>

				<p>específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Ademais, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 25	Art. 25. Em caso de descumprimento da programação, exceto diante de caso fortuito ou de força maior, o carregador com movimentação confirmada fica obrigado a arcar com as receitas perdidas pelo operador, apenas nos casos em que as cláusulas de “take or pay” não estejam incluídos.	A maioria dos contratos com os operadores logísticos já contempla uma cláusula de “take or pay”, ou seja, movimentação mínima, para garantir a remuneração destes operadores.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 25	Art. 25. Em caso de descumprimento do contrato pelo carregador, exceto diante de caso fortuito ou de força maior, o carregador com movimentação confirmada fica obrigado a arcar com o pagamento conforme o contratado com operador.	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.25): É necessária a alteração do artigo para excluir programação, na medida em que pode ser confundida com programação prévia, que é definido no inciso XXIII, art. 2º, da presente minuta.</p> <p>Há necessidade de alterar o texto do final do dispositivo para inserir a hipótese de “descumprimento do contrato”, assim como “arcar com o pagamento conforme o contratado com operador”, em razão da necessidade do cumprimento das cláusulas pactuadas no contrato, que já preveem as situações, previamente ajustadas, inclusive em caso fortuito ou de força maior.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 25	Exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Pelo exposto, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 25	SUGERIMOS EXCLUIR O ARTIGO	<p>ART. 25</p> <p>A relação comercial deve ser constituída de forma livre entre as partes, não cabendo ao agente regulador estabelecer os parâmetros como o operador deve ou não ser ressarcido pelo carregador. Entendemos que o ressarcimento deve ser livremente negociado pelas partes, sob pena de caracterização de excessivo dirigismo sem fundamento regulatório para tanto.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 26	Art. 26. É vedado ao carregador, inclusive o carregador proprietário, fazer reservas no terminal e não as utilizar injustificadamente sob pena de arcar com a indenização correspondente.	Para garantir o entendimento correto e completo do dispositivo, sugerimos a inclusão do carregador proprietário e considerando a importância de assegurar que não sejam realizadas reservas de capacidade não utilizadas, sugerimos incluir expressamente na resolução a possibilidade de indenização ao agente prejudicado
FORMS	Sindigás	Art. 26	Sugestão de exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Ademais, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>

FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 26	Exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Pelo exposto, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 27	COMENTÁRIO: Entendemos que deveria haver uma disposição simétrica, de que o operador é responsável pela manutenção da qualidade perante o carregador	
FORMS	Sindigás	Art. 27	Sugestão de exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Ademais, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 27	Exclusão do capítulo VIII	<p>Como é de conhecimento desta Agência a referida regra disposta no Capítulo VIII das obrigações do carregador, não pode ser considerada de forma genérica, ou seja, desconsiderando as condições específicas de cada segmento.</p> <p>Ademais, conforme posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), não deve ser imposto qualquer 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.</p> <p>Deste modo, quando consideramos as especificidades do mercado de GLP, que possui suas atividades intimamente ligada a um player, e peculiaridades em seus padrões operacionais, entendemos que se torna absolutamente inviável aceitar que os serviços a serem requisitados demandem de intervalo tão alto.</p> <p>Pelo exposto, entendemos que a liberação de capacidade contratada deveria ser delimitada expressamente pela Contratante do Terminal, acompanhado pelo órgão anuente. Assim, não há necessidade de imposição da liberação de capacidade ao Terminal, bem como eventual ônus de disponibilização da capacidade contratada.</p> <p>Sendo assim, recomendamos que o capítulo seja excluído para não aumentar a insegurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 28	Sugestão de alteração [...] Art. 28. O terceiro interessado deve solicitar acesso excepcional por meio do instrumento para a solicitação de serviço previsto no CGST.	<p>Importante ressaltar que a Lei 12.815/13 prevê em seu art. 7º e 13 o acesso excepcional, regulado inclusive pela ANTAQ, através da Resolução 3707/14. Isto quer dizer que trata-se, expressamente, de acesso de terceiro em caráter excepcional.</p> <p>Ademais, cumpre destacar a alteração trazida pela Lei 14.134/2021, atribuindo a ANP competência para regular o acesso de terceiros quando em locais que não guardem relação com terminais portuários, haja vista que para essas áreas existe limitação expressa, sendo facultado somente o acesso excepcional. Pelo exposto, sugere-se a inclusão do termo “excepcional”, convergindo com todos os argumentos apresentados no presente formulário de contribuições e em consonância com a necessidade de segurança jurídico-regulatória.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 28	Incluir: Art. 28. O terceiro interessado deve solicitar acesso excepcional por meio do instrumento para a solicitação de serviço previsto no CGST.	<p>A Lei 12.815/13 prevê em seu art. 7º e 13 o acesso excepcional, regulado inclusive pela ANTAQ através da Resolução 3707/14. Trata-se expressamente de acesso de terceiro em caráter excepcional. A alteração trazida pela Lei 14134/2021, atribuindo a ANP competência para regular o acesso de terceiros deverá ocorrer em locais que não guardem relação com terminais portuários haja vista que para essas áreas existe limitação expressa, sendo facultado somente o acesso excepcional.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 29	Sugestão inclusão: Art. 29. O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada	ref. caput - Idem justificativa artigo 28.

			<p>pele operador tem que ratificar o pedido de acesso excepcional e realizar a contratação dos serviços, conforme acordo entre as partes e respeitado o disposto nesta Resolução.</p> <p>Sugestão de Inclusão: Parágrafo único A operação do serviço será restrita ao titular da outorga ou ao seu preposto.</p>	<p>ref. inclusão parágrafo único: Cumpre reforçar que, seguindo o quanto previsto na Resolução 3707/14, a operação nos casos de acesso de terceiro não é delegado ao terceiro, devendo ser realizada pelo titular da autorização, mediante prévio ajuste das condições comerciais. Deste modo, recomendamos criação do parágrafo para evitar interpretações impróprias ao tema.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 29	<p>Art. 29. O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada pelo operador tem que realizar a contratação dos serviços, conforme acordo entre as partes e respeitado o disposto nesta Resolução.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.29): É necessário alterar o texto do artigo para excluir a ideia de ratificação, considerando que o pedido de acesso já deverá ser vinculante, não precisa ser confirmado para quem o solicita.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 29	<p>1) Incluir: Art. 29. O terceiro interessado com solicitação de serviço confirmada pelo operador tem que ratificar o pedido de acesso excepcional e realizar a contratação dos serviços, conforme acordo entre as partes e respeitado o disposto nesta Resolução.</p> <p>2) Inclusão: Parágrafo único A realização do serviço de movimentação e armazenagem será restrita ao titular da instalação ou ao seu preposto.</p>	<p>1) A Lei 12.815/13 prevê em seu art. 7º e 13 o acesso excepcional, regulado inclusive pela ANTAQ através da Resolução 3707/14. Trata-se expressamente de acesso de terceiro em caráter excepcional. A alteração trazida pela Lei 14134/2021, atribuindo a ANP competência para regular o acesso de terceiros deverá ocorrer em locais que não guardem relação com terminais portuários haja vista que para essas áreas existe limitação expressa, sendo facultado somente o acesso excepcional.</p> <p>2) Conforme previsto na Resolução 3707/14, a operação nos casos de acesso de terceiro não é delegado ao terceiro, devendo ser realizada pelo titular da instalação mediante prévio ajuste das condições comerciais. O titular da instalação é responsável legal perante a ANTAQ pelas operações, assim como responsável legal perante os demais órgãos anuentes. Não se trata meramente de operação por terceiro, trata-se de responsabilidade civil do titular da instalação perante terceiros decorrente de operação realizada sem ingerência do titular da instalação. Ademais, a operação por terceiros pode gerar perda de qualidade operacional, atraso na programação do terminal dentre outros itens.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 30	<p>CAPÍTULO X DOS DIREITOS DO OPERADOR</p> <p>Art. 30. 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 comunicar à ANP as situações em que não foi possível a liberação do terminal. (Exclui-se o trecho para vender ou movimentar esses produtos.)</p>	<p>A sugestão visa resguardar o operador nos casos de situações em que ele não poderá atuar devido a limitações comerciais e jurídicas para a liberação do terminal em situações de não retirada de produtos pelo carregador.</p> <p>Assim, caberá ao operador avaliar e executar procedimentos para liberar o terminal, dentro das condições acordadas com seus clientes e, eventualmente, comunicar à ANP situações não solucionadas para avaliação da Agência.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Art. 30	<p>Art. 30. O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo comunicar à ANP as situações em que não foi possível a liberação do terminal.</p>	<p>A sugestão visa resguardar o operador nos casos de situações em que ele não poderá atuar devido a limitações comerciais e jurídicas para a liberação do terminal em situações de não retirada de produtos pelo carregador.</p> <p>Assim, caberá ao operador avaliar e executar procedimentos para liberar o terminal, dentro das condições acordadas com seus clientes e, eventualmente, comunicar à ANP situações não solucionadas para avaliação da Agência.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 30	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 30. O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo comunicar à ANP as situações em que não foi possível a liberação do terminal.</p>	<p>A sugestão visa resguardar o operador nos casos de situações em que ele não poderá atuar devido a limitações comerciais e jurídicas para a liberação do terminal em situações de não retirada de produtos pelo carregador.</p> <p>Assim, caberá ao operador avaliar e executar procedimentos para liberar o terminal, dentro de suas limitações acordadas com seus clientes e, eventualmente, comunicar à ANP situações não solucionadas para avaliação da Agência.</p> <p>Além disso, cabe destacar que o conceito de ociosidade, em termos de movimentação, mostra-se de difícil mensuração.</p> <p>A título de exemplo, podemos citar as seguintes situações: Como pode o operador do terminal impor ao seu cliente, que já detenha produto no terminal, a retirada deste produto, por qualquer razão? Como ficam as relações contratuais, em especial de responsabilização do operador portuário em face do terceiro interessado que contratou navio e deseja descarregar no terminal? Como deverá ser resolvida a situação aparentemente conflituosa no caso em que o operador do terminal não é proprietário do produto, atuando apenas como prestador de serviço de armazenamento? A quem o operador deverá “vender” se não possui a comercialização em seu objeto social; ou para onde deverá “movimentar” os produtos para liberar espaço no terminal? Solicitamos à ANP esclarecer os pontos elencados.</p> <p>Vale destacar que a definição de capacidade de movimentação contratada pode gerar situação conflituosa, na medida em que é atribuído ao operador o “dever de movimentar”, ao passo em que é o proprietário do produto quem determina a movimentação, cabendo ao operador do terminal apenas atender às demandas, segundo o estabelecido nas CGST e no contrato.</p> <p>Independente das condições contratadas, sempre será o proprietário quem ordenará a movimentação de seus produtos no terminal.</p> <p>Ponto de atenção a ser observado pela ANP é que a contratação baseada na obrigação de movimentação pode não se mostrar</p>

				<p>benéfica para a democratização do acesso dos carregadores com menor capacidade de venda no mercado interno no caso, por exemplo, das distribuidoras com menor market share. Isto porque, há ganho de escala na logística marítima para maiores lotes/navio.</p> <p>Se um cliente / usuário estiver obrigado contratualmente a movimentar todo o volume recebido no terminal em determinado tempo, em função da capacidade operacional de movimentação do terminal, poderá ter dificuldade em prover logística de transporte e capacidade de recepção e armazenamento em bases de distribuição no interior, inibindo a contratação de capacidade de movimentação em instalações portuárias.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 30	<p>Art. 30. O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo solicitar anuência prévia da ANP para vender ou movimentar esses produtos</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO. A ANP tem até 72 horas para se manifestar. Caso contrário, o operador tem a permissão tácita da agência para vender ou movimentar os produtos.</p>	<p>Solicitamos a inclusão do parágrafo para garantir a celeridade na manifestação da agência e reduzir impactos ao operador.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 30	<p>Art. 30. O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo comunicar à ANP as situações em que não foi possível a liberação do terminal.</p>	<p>Sugestão visa resguardar o operador quanto a situações em que ele não poderá atuar devido a limitações comerciais e jurídicas para a liberação do terminal em caso de não retirada de produtos pelo carregador.</p> <p>Assim, caberia ao operador avaliar e executar procedimentos para liberar o terminal, dentro de suas limitações acordadas com seus clientes e, eventualmente, comunicar à ANP situações não solucionadas para avaliação da Agência.</p> <p>Além disso, cabe destacar que o conceito de ociosidade, em termos de movimentação, é delicado. Como pode o operador do terminal impor ao seu cliente que já detenha produto no terminal a retirada deste produto, por qualquer razão? Como ficam as relações contratuais, em especial de responsabilização do operador portuário em face do terceiro interessado que contratou navio e deseja descarregar no terminal? Como fica o concurso de competências no caso em que o operador do terminal não é prioritário do produto, atuando apenas como prestador de serviço de armazenamento? A quem o operador deverá “vender” se não possui a comercialização em seu objeto social; ou para onde deverá “movimentar” os produtos para liberar espaço no terminal? Solicitamos à ANP esclarecer os pontos elencados.</p> <p>Vale destacar que a definição de capacidade de movimentação contratada pode gerar confusão, na medida em que é atribuído ao operador o “dever de movimentar”, ao passo em que é o proprietário do produto quem determina a movimentação, cabendo ao operador do terminal apenas atender às demandas, segundo o estabelecido nas CGST e no contrato.</p> <p>Independente das condições contratadas, sempre será o proprietário quem ordenará a movimentação de seus produtos no terminal.</p> <p>Ponto de atenção é que a contratação baseada na obrigação de movimentação pode não ser benéfica para a democratização do acesso dos carregadores com menor capacidade de venda no mercado interno, por exemplo, distribuidoras com menor market share. Isto porque, há ganho de escala na logística marítima para maiores lotes/navio.</p> <p>Se um cliente / usuário estiver obrigado contratualmente a movimentar todo o volume recebido no terminal em certo tempo, em função da capacidade operacional de movimentação do terminal, poderá ter dificuldade em prover logística de transporte e capacidade de recepção e armazenamento em bases de distribuição no interior, inibindo a contratação de capacidade de movimentação em instalações portuárias.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 30	<p>Art. 30. O operador poderá adotar as providências para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador, e exigir que o carregador cumpra com o estabelecido nas regras de movimentação pactuadas, devendo informar à ANP quanto ao ocorrido, devidamente fundamentado, para que a Agência tome as providências legais cabíveis ao caso.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.30): É necessário alterar o texto do artigo para remeter ao cumprimento do contrato firmado entre operador e carregador, em caso de necessidade de a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador. O texto original da minuta poderá gerar problemas jurídico-contratuais, considerando que o operador do terminal não é proprietário do produto, atuando apenas como prestador de serviço de armazenamento.</p> <p>Deve ser excluída a expressão “vender ou movimentar esses produtos”, tendo em vista que operador do terminal atua apenas como prestador de serviço de armazenamento, e seu objeto social de “armazém geral” não permite a atividade de comércio de produtos.</p> <p>A sugestão seria impor ao operador a obrigação de remeter a situação ao conhecimento da ANP, no caso de não retirada de produtos pelo carregador, para que a Agência tome as providências legais cabíveis, visando liberação da capacidade de operação do terminal, em favor do terceiro interessado.</p>

FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 30	Art. 30. O operador pode adotar as providências que se façam necessárias para a liberação do terminal no caso de não retirada de produtos pelo carregador no prazo máximo estabelecido no contrato, devendo comunicar à ANP as situações em que não foi possível a liberação do terminal.	A sugestão visa resguardar o operador nos casos de situações em que ele não poderá atuar devido a limitações comerciais e jurídicas para a liberação do terminal em situações de não retirada de produtos pelo carregador. Assim, caberá ao operador avaliar e executar procedimentos para liberar o terminal, dentro das condições acordadas com seus clientes e, eventualmente, comunicar à ANP situações não solucionadas para avaliação da Agência.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 31	Art. 31. O operador pode comprar, ou exigir do carregador, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, os quais devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitando o princípio da fungibilidade. Sugere-se a exclusão dos §1º e §2º.	1- Quanto a alteração do CAPUT, a aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. - A exclusão do §1º se justifica pelo fato de que nem sempre é possível ratear o lastro de forma proporcional ou definir o conjunto de carregadores para o rateio. A aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. - A exclusão do parágrafo 2º se justifica pelo fato de que nem sempre é possível a entrega imediata se a carga do carregador fez parte de lastro. O que implica que o remanescente de produto só poderá ser entregue após a formação de novo lastro. De acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 31	Alterar o Art. 31 para: Art. 31. O operador pode comprar, ou acordar com um ou mais carregadores, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação. § 1º Na hipótese de o lastro ser de propriedade de mais de um carregador, o volume de lastro exigido pelo operador deverá ser rateado proporcionalmente entre todos os carregadores daquele produto. Excluir o parágrafo 2º.	Os ajustes sugeridos no Art. 31 objetivam dar a flexibilidade necessária ao operador na gestão do lastro, incluindo a negociação com o carregador de práticas mais viáveis para o caso específico. Observa-se que a disposição proposta no parágrafo 2º do Art. 31 impõe regra que pode se mostrar não factível, assim, cabe excluir o referido parágrafo, permitindo ao operador e ao carregador a negociação do modelo para devolução do lastro, quando cabível. Por exemplo, o operador pode deslocar o inventário para o carregador antes do término do contrato em caso de limpeza, manutenção do duto ou do tanque ou mesmo por acordo entre as partes.
FORMS	Raizen S.A.	Art. 31	Sugere-se a exclusão do artigo 31.	A exclusão do art. 31 se justifica pela desnecessidade de autorização regulatória para prática comercial já existente e observada no mercado, qual seja, a formação de lastro pelo operador ou pelo carregador. Além disso, a definição regulatória de suas condições ignora as complexidades do mercado e pode gerar ineficiências, haja vista que nem sempre a solução trazida no art. 31 será a solução mais adequada da perspectiva do operador e do carregador. Ou seja, a formação de lastro pelo operador, e mesmo a exigência, por este, de composição de lastro pelo carregador, são possibilidades protegidas pelo princípio da legalidade entendido como vinculação negativa à lei, segundo o qual, nas relações privadas, o que não é proibido pela lei é tido como permitido. Não se faz necessária, assim, a previsão, entre os direitos do operador, de todas as faculdades que podem ser negociadas com o carregador, o que, inclusive, está em linha com a fundamentação da ANP para retirar da minuta objeto da Consulta Pública 01/2020 diversos dispositivos que foram posteriormente entendidos pela Agência como desnecessária e injustificada intervenção nas relações privadas. Além disso, o tema da composição de lastro possui inúmeras nuances operacionais que devem ser consideradas para a avaliação de sua conveniência pelas partes. Há diversas opções e produtos possíveis para formação de lastro, e a imposição de como sua formação deverá ser realizada teria o efeito de impedir uma tomada de decisão que priorize a eficiência. Por outro lado, a previsão proposta não é capaz de trazer qualquer benefício para os operadores ou para os carregadores, restringindo as opções do mercado e contrariando o princípio da liberdade econômica, sob risco de configuração de abuso de poder regulatório, nos termos do art. 4º da Lei n.º 13.874/2019 ("Lei de Liberdade Econômica"). Dessa forma, considerando-se que o art. 31 não traz qualquer impacto para as práticas contratuais vigentes no setor, uma vez que a opção do operador pela composição de lastro já é admitida, e que, por outro lado, a fixação de condições determinadas para sua efetivação trará perdas de eficiência para o setor, o dispositivo deve ser integralmente excluído da proposta de norma.
FORMS	Braskem SA	Art. 31	PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 31. O operador pode comprar, ou exigir do carregador, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, os quais devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitado o princípio da fungibilidade. EXCLUSÃO § 1º EXCLUSÃO § 2º	ART. 31 A aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. § 1º A exclusão deste parágrafo se justifica pelo fato de que nem sempre é possível ratear o lastro de forma proporcional ou definir o conjunto de carregadores para o rateio. A aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. § 2º A exclusão deste parágrafo se justifica pelo fato de que nem sempre é possível a entrega imediata se a carga do carregador fez parte de lastro. O que implica que o remanescente de produto só poderá ser entregue após a formação de novo lastro. De acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e

				devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 31	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 conforme condições contratuais acordadas entre as Partes.	O lastro é uma condição que é melhor ser livremente negociada entre as partes, uma vez que pode ser parte de uma condição comercial resultando em descontos ou até mesmo ser impossível a devolução física do mesmo. Portanto, não deve constar em resolução, mas sim serem negociadas livremente entre as partes, de forma a não ferir a Lei de Liberdade Econômica.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 31	Art. 31. O operador pode comprar, ou exigir do carregador, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação e armazenagem, conforme previsão contida nas CGST;	ALTERAÇÃO DO TEXTO: É necessária a alteração do texto para incluir "armazenagem" na definição. Deve ficar claro que não se movimentam cargas líquidas sem armazenar os produtos. A armazenagem não é uma mera hipótese da prestação dos serviços pelo operador do terminal. Igualmente, É forma que essas exigências poderão ser aplicadas pelo operador, aquisição e devolução do lastro, devem estar presentes nas CGST, permitindo maior flexibilidade para cada caso. Ademais, frise-se que dependendo do tipo de tanque poderá não ser possível a entrega imediata da totalidade da carga, caso a mesma compuser o lastro. Neste caso, o volume remanescente de produto só poderá ser entregue após a formação de novo lastro.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 31	Art. 31. O operador pode comprar, ou exigir do carregador, volume de produto para formação de lastro operacional para realização dos serviços de movimentação, os quais devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitando o princípio da fungibilidade. §1º SUGERIMOS A EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO §2º SUGERIMOS A EXCLUSÃO DO PARÁGRAFO	CAPUT A aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. §1º A exclusão deste parágrafo se justifica pelo fato de que nem sempre é possível ratear o lastro de forma proporcional ou definir o conjunto de carregadores para o rateio. A aquisição e devolução do lastro devem ser acordadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. §2º A exclusão deste parágrafo se justifica pelo fato de que nem sempre é possível a entrega imediata se a carga do carregador fez parte de lastro. O que implica que o remanescente de produto só poderá ser entregue após a formação de novo lastro. De acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 33	Art. 33. Os critérios para devolução do produto pelo operador ao carregador devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitando o princípio da fungibilidade. (...) § 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, conforme CGST e contratos celebrados entre as partes.	1- Quanto às alterações sugeridas no caput do art. 33, de acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. - As alterações propostas ao §2º, de acordo com os princípios da livre iniciativa, aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 33	Excluir o parágrafo 2º do Art. 33.	A disposição proposta no parágrafo 2º do Art. 33 impõe regra que pode se mostrar não factível, assim, cabe excluir o referido parágrafo, permitindo ao operador e ao carregador a negociação do modelo para devolução do lastro, quando cabível. Por exemplo, o operador pode deslocar o inventário para o carregador antes do término do contrato em caso de limpeza, manutenção do duto ou do tanque ou mesmo por acordo entre as partes.
FORMS	Braskem SA	Art. 33	PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 33. Os critérios para devolução do produto pelo operador ao carregador devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitado o princípio da fungibilidade. EXCLUSÃO § 2º	ART. 33 - De acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso. Ademais, deveria haver uma disposição simétrica à do art. 27, de que o operador é responsável pela manutenção da qualidade perante o carregador § 2º De acordo com os princípios da livre iniciativa, aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 33	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 As perdas de produto podem ser previstas em contrato, e eventuais casos de conflitos a ANP poderá atuar como mediadora. Excluir parágrafo 2º	Com base nos princípios da Lei 13.874 de 19 de setembro de 2019, as partes devem ser livres para negociar o ressarcimento de eventuais perdas, podendo a ANP atuar como mediadora quando solicitada.
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 33	Art. 33. Na devolução do produto pelo operador, o carregador receberá a mesma quantidade originalmente armazenada, na mesma especificação de qualidade entregue pelo carregador, observados o caso fortuito e força maior, retenção de produtos nos termos do artigo 14 do Decreto n.º 1.102/1903, e previsões contratuais.	ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART.33): É necessária a alteração do texto para prever o direito de retenção de mercadoria pelos terminais e previsões contratuais, na medida em que a matéria aqui tratada já é regulamentada, nos termos do artigo 14 do Decreto n.º 1.102/1903: "Art. 14 - As empresas de armazéns gerais têm o direito de retenção para garantia do pagamento das armazenagens e despesas com a conservação e com as operações, benefícios e serviços prestados às

				<p>mercadorias, a pedido do dono; dos adiantamentos feitos com fretes e seguro, e das comissões e juros, quando as mercadorias lhes tenham sido remetidas em consignação. (Código Comercial, art. 189)</p> <p>Esse direito de retenção pode ser oposto à massa falida do devedor.</p> <p>Também têm as empresas de armazéns gerais direitos de indenização pelos prejuízos que lhes venham por culpa ou dolo do depositante".</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 33	<p>Art. 33. Os critérios para devolução do produto pelo operador ao carregador devem estar previstos em contrato e nas CGST, respeitando o princípio da fungibilidade.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º O carregador deve receber o produto entregue ao operador para formação de lastro operacional, conforme CGST e contratos celebrados entre as partes.</p>	<p>CAPUT</p> <p>De acordo com os princípios da livre iniciativa, a aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.</p> <p>§ 2º</p> <p>De acordo com os princípios da livre iniciativa, aquisição e devolução do lastro devem ser negociadas entre as partes, permitindo maior flexibilidade para cada caso.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>(...)</p>	<p>A definição de parâmetros de remuneração pela ANP não se mostrar racionalmente adequada, cabendo aos agentes econômicos a livre negociação, devendo a Agência atuar somente nos casos em que não houver acordo entre as partes.</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve-se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado. A medida visa prevenir custos desnecessários, e estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, considerar as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, deve-se observar que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Em relação ao inciso IX, é possível que a prestação dos serviços envolva a utilização de mais de uma instalação portuária, que operem de forma sinérgica. Sendo assim, não é adequado que haja esse tipo de restrição à precificação dos serviços, que podem ser prestados por meio de um mesmo contrato de movimentação e armazenagem.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 34	<p>Alterar o inciso III do Art. 34 para:</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto e volume contratado;</p> <p>Alterar o inciso VIII do Art. 34 para:</p> <p>VIII - não incorporar subsídios de qualquer espécie que possam representar uma prática anticompetitiva ; e</p>	<p>A alteração ao inciso III do Art. 34 se justifica na medida em que, de acordo com o princípio da isonomia deve se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado, como forma de prevenir custos desnecessários e de forma a estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, ser levadas em consideração as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>A alteração ao inciso III do Art. 34 se justifica na medida em que, de acordo com o princípio da isonomia deve se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado, como forma de prevenir custos desnecessários e de forma a estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, ser levadas em consideração as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII do Art. 34, observa-se que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras. Considerando que a remuneração definida pelo operador nada mais é do que a contrapartida de uma relação bilateral que, de acordo com as regras previstas no código civil brasileiro se caracterizam como um negócio jurídico, que produz direitos e deveres para ambos – simultaneamente e de forma recíproca, e que o que é exigido pela legislação é que esta relação contratual seja sinalagmática, ou seja, para ser válida, deve possuir proporcionalidade das prestações, na produção de direitos e deveres, entre as partes. Portanto, é necessário excluir a vedação a "contrapartidas".</p> <p>Ademais, cabe qualificar a palavra subsídios uma vez que devem ser coibidos somente aqueles que caracterizem prática anticompetitiva, assim, evita-se interpretações equivocadas da norma.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem ser não discriminatórias e observar eventuais condicionantes estabelecidas pelo Poder Concedente, em se tratando de contrato de arrendamento, bem como as disposições da legislação concorrencial aplicável e podem, entre outros critérios:</p> <p>I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;</p> <p>II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV - considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p>	<p>As alterações propostas visam evitar conflitos de competência entre a ANP, a ANTAQ/MInfra e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, com a atribuição de investigar condutas prejudiciais à livre concorrência e, se for o caso, aplicar punições aos infratores.</p> <p>Não se defende, em nenhuma hipótese, que a remuneração dos operadores possa representar ofensa à livre concorrência ou que possam ser praticados preços discriminatórios. O que se sugere é apenas que a regulação da ANP não conflite ou tenha o efeito de se sobrepor à competência do Poder Concedente/ANTAQ para definição da política de preços, em se tratando de contrato de concessão ou de arrendamento, e do CADE, órgão com a atribuição legal de realizar a fiscalização e eventual penalização de agentes que</p>

			<p>VI - não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações;</p> <p>VII - não incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e</p> <p>VIII - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.</p>	<p>pratiquem condutas anticoncorrenciais.</p> <p>Ao transformar o rol de critérios para formação de preços de taxativo em exemplificativo, assegura-se a avaliação, pelo CADE, que é o órgão competente para tanto, do preço praticado pelo operador, que, por sua vez, não poderá utilizar a regulação da ANP como subterfúgio para esquivar-se de responsabilidades por eventual exercício de condutas irregulares.</p> <p>Por fim, a exclusão do inciso VI se justifica pela transferência de seu conteúdo para o caput do artigo, tendo em vista que seu conteúdo deve sempre ser observado.</p>
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p>	<p>A definição de parâmetros de remuneração pela ANP não se mostrar racionalmente adequada, cabendo aos agentes econômicos a livre negociação, devendo a Agência atuar somente nos casos em que não houver acordo entre as partes.</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve-se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado. A medida visa prevenir custos desnecessários, e estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, considerar as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, deve-se observar que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Em relação ao inciso IX, é possível que a prestação dos serviços envolva a utilização de mais de uma instalação portuária, que operem de forma sinérgica. Sendo assim, não é adequado que haja esse tipo de restrição à precificação dos serviços, que podem ser prestados por meio de um mesmo contrato de movimentação e armazenagem.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	ABPIP	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem:</p> <p>I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;</p> <p>II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV - considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>VI - não ser discriminatórias;</p> <p>VII - não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações;</p> <p>VIII - não incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e</p> <p>IX - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.</p> <p>Parágrafo único Deverá ser disponibilizado no website do operador a metodologia de cálculo da remuneração que será aplicada a todos os interessados.</p>	<p>Sugerimos a inclusão, no art. 34, da necessidade de disponibilizar, no website do operador, a metodologia de cálculo da remuneração (incluindo todas as variáveis) que será aplicada a todos os pedidos de acesso, de modo que a informação seja do conhecimento prévio de todos os interessados e, com isso, garanta o acesso não discriminatório.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 34	<p>PROPOSTA DE NOVA REDAÇÃO: Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não limitadas a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos devem estar previstos nas CGST de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p>	<p>A definição de parâmetros de remuneração pela ANP não se mostrar racionalmente adequada, cabendo aos agentes econômicos a livre negociação, devendo a ANP atuar somente nos casos em que não houver acordo entre as partes.</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve-se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado, como forma de prevenir custos desnecessários de forma a estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, ser levada em consideração as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, deve-se observar que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Em relação ao inciso IX, é possível que a prestação dos serviços envolva a utilização de mais de uma instalação portuária, que operem de forma sinérgica. Sendo assim, não é adequado que haja esse tipo de restrição à precificação dos serviços, que podem ser prestados por meio de um mesmo contrato de movimentação e armazenagem.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem:</p> <p>I - refletir as modalidades dos serviços e a complexidade das operações;</p>	<p>Não há necessariamente relação da remuneração com o porte das embarcações, visto que o porte sozinho não define a gama de condições operacionais envolvidas e já relatadas neste Art. 34. Contrapartidas fazem parte de qualquer relação comercial saudável.</p>

			<p>II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV - considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>VI - não ser discriminatórias;</p> <p>VII - não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações;</p> <p>VIII - não incorporar subsídios de qualquer espécie, e</p> <p>IX - considerar os custos de operação e manutenção de cada terminal, isoladamente, podendo incluir uma adequada remuneração do investimento realizado.</p>	<p>A própria essência de um contrato é a prestação de um serviço ou venda de um produto tendo a contrapartida de um pagamento acordado entre as partes.</p> <p>Podemos exemplificar com o caso de uma redução na tarifa cobrada em contrapartida a uma garantia de movimentação mínima por um período definido de tempo.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não limitadas a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos devem estar previstos nas CGST de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p>	<p>A definição de parâmetros de remuneração pela ANP não é adequada, cabendo aos agentes privados a livre negociação, e à ANP atuar em casos em que não houver acordo.</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado, como forma de prevenir custos desnecessários e de forma a estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, ser levadas em consideração as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, observa-se que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 34	<p>Sugestão de exclusão: Art. 34, incisos de I - IX</p>	<p>Cumprir esclarecer que neste ponto, a relação que norteia os contratos firmados entre arrendatários, autorizatários e clientes é regida por regras de direito privado, que se regulam pelo próprio mercado.</p> <p>Deste modo, entendemos que o estabelecimento de padrões de cobrança acaba por ferir diretamente a liberdade de preço prevista em ambas as modalidades de contrato firmado com o MINFRA. Assim, a sugestão de exclusão mantém coerência pois o rol elencado no artigo 34 da minuta de resolução pode até ser interpretado como orientativo, mas jamais taxativo ou restritivo.</p> <p>Em suma, defendemos que a presente proposta de regulação deve considerar a manifestação do MINFRA – em ref. Nota Técnica 01/2021, em que o Ministério apresenta seu convencimento de que as partes precisam ter liberdade para negociar, enquanto a Agência deverá regular e intervir em casos pontuais (concretos), ou seja, ex post.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 34	<p>EXCLUIR TODO O Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem:</p> <p>I - refletir as modalidades dos serviços, o porte das embarcações e a complexidade das operações;</p> <p>II - considerar os volumes envolvidos, incluindo perdas e sobras admissíveis;</p> <p>III - considerar as especificidades de cada produto movimentado;</p> <p>IV - considerar a carga tributária vigente;</p> <p>V - considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>VI - não ser discriminatórias;</p> <p>VII - não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou a outras instalações;</p> <p>VIII - não incorporar subsídios de qualquer espécie, ou contrapartidas; e</p>	<p>EXCLUSÃO DE ARTIGO (ART.34): É necessária a exclusão do artigo, na medida em que os serviços de operação portuária são atividades privadas reguladas, não se trata de serviço público. As remunerações obedecem aos valores estabelecidos pelas regras de mercado, qualquer forma de regulamentar a formação do preço, principalmente pela taxação de fatores de composição de preço, o que é totalmente inadequado para o mercado que seja espera ser livre e competitivo.</p> <p>Destaque-se que Lei n. 12.815/2012, em seu art. 3º, determina que “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 (...)”.</p> <p>Notadamente há invasão pela ANP na formação de preços (VII e VIII).</p> <p>No inciso VI não deve impedir que seja ofertada condições comerciais mais atrativas para aqueles que movimentam maiores volumes e tem contrato com prazos mais elásticos, já que a oferta é não discriminatória.</p> <p>Frise-se que esse tema já debatido na ANTAQ sobre liberdade de preços. Lei dos Portos, Contrato de Arrendamento e legislação específica e posterior atestam a liberdade dos terminais em formar seu próprio preço. Modulação de preço a priori é absolutamente ilegal e incompatível com a atividade de livre mercado garantida por lei e por contrato.</p> <p>A própria licitação e edital já entram na modelagem de custos e receita, tratando-se de medida interventiva inadequada e danosa ao funcionamento do mercado. A ANP deve coibir caso de abuso, com constatação de abuso de posição dominante ou comportamento atentatório à livre concorrência.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 34	<p>Exclusão</p>	<p>A relação que norteia os contratos firmados entre Arrendatário, Autorizatário e Cliente é regida por regras de direito privado que se regulam pelo próprio mercado. O estabelecimento de padrões de cobrança fere a liberdade de preço prevista em ambas as modalidades de contrato firmado com o Ministério de Infraestrutura, qual seja arrendamento e/ou adesão. Desta feita, o rol elencado nesta resolução pode ser orientativo, jamais taxativo ou restritivo. A presente proposta de norma deverá considerar a manifestação do MINFRA no sentido do mercado se nivelar. Nessa linha temos a Nota</p>

				Técnica 01/2021, em que o MINFRA possui seu convencimento de que as Partes precisam ter liberdade para negociar enquanto a agência irá regular e intervir em casos pontuais, ou seja ex post.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 34	<p>Alteração na redação do caput e parágrafos I ao V:</p> <p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não limitadas a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos devem estar previstos nas CGST de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p>	<p>Cabe aos agentes privados a livre negociação, e à ANP atuar em casos em que não houver acordo.</p> <p>O princípio da isonomia deve se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado, como forma de prevenir custos desnecessários e de forma a estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, ser levadas em consideração as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Pugnamos com esse sugestão estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 34	<p>Art. 34. As remunerações definidas pelo operador para a movimentação de produtos devem refletir as condições gerais de prestação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a:</p> <p>I – estabelecer critérios de remuneração e descontos de forma não discriminatória;</p> <p>II – contemplar especificidades de cada produto e volume contratado, bem como as perdas e os níveis de contaminação destes produtos;</p> <p>III – não incorporar subsídios de qualquer espécie;</p> <p>IV – considerar a carga tributária vigente</p> <p>V – considerar um retorno justo e adequado do investimento, a partir de uma prestação de serviço eficiente;</p> <p>EXCLUSÃO DOS INCISOS VI, VII, VIII E IX</p>	<p>A definição de parâmetros de remuneração pela ANP não se mostrar racionalmente adequada, cabendo aos agentes econômicos a livre negociação, devendo a Agência atuar somente nos casos em que não houver acordo entre as partes.</p> <p>De acordo com o princípio da isonomia deve-se utilizar, na fixação da remuneração do operador, racionalidade e proporcionalidade como instrumento para refletir, tanto quanto possível, o uso individual do serviço prestado. A medida visa prevenir custos desnecessários, e estimular o maior uso dos ativos, devendo assim, considerar as características dos produtos e volumes movimentados, de forma individual.</p> <p>Quanto ao inciso VIII, deve-se observar que as relações comerciais são essencialmente constituídas a partir de contrapartidas financeiras ou não financeiras.</p> <p>Em relação ao inciso IX, é possível que a prestação dos serviços envolva a utilização de mais de uma instalação portuária, que operem de forma sinérgica. Sendo assim, não é adequado que haja esse tipo de restrição à precificação dos serviços, que podem ser prestados por meio de um mesmo contrato de movimentação e armazenagem.</p> <p>Nossa sugestão visa estabelecer diretrizes gerais para a negociação sem, contudo, invadir a liberdade dos agentes regulados.</p>
FORMS	ANTAQ	Art. 35	b) para o caso previsto no § 2º, alínea “d”; ou --> não diz qual é o dispositivo que se referencia.	
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 35	Propomos a exclusão integral do art. 35.	<p>Cabe destacar que a definição permeia toda a proposta de norma e é, justamente, o ponto nodal do unbundling.</p> <p>Da forma como sugerido, o operador será um terceiro, uma pessoa jurídica que não se confundirá com o titular das instalações (caso este seja o dono de carga, cf. art. 35).</p> <p>No entanto, trata-se de um modelo que não se sustenta juridicamente. Isso se deve ao fato de que a proposta de norma exige que o titular das instalações (autorizatório, arrendatário ou concessionário) permaneça sendo o responsável legal pelas atividades que, na prática, serão realizadas por terceiros, sem qualquer ingerência de sua parte. Esse tipo de sistemática viola a legislação que preconiza a limitação da responsabilidade de pessoas jurídicas pelos atos por elas praticados.</p> <p>Perante o poder concedente e o órgão regulador do setor portuário (ANTAQ), a responsabilidade pela realização das operações no terminal é do titular das instalações. Diante disso, não é lícito que ato normativo infralegal pretenda atribuir ao titular a responsabilidade por atividades empresariais realizadas por terceiros, sem a sua ingerência.</p> <p>Também do ponto de vista concorrencial a proposta se mostra inadequada. A título exemplificativo, os contratos de arrendamento exigem que os arrendatários mantenham contabilidade segregada e disponibilizem informações comerciais da relação mantida com os clientes do terminal.</p> <p>Na medida em que as relações comerciais seriam, pela proposta de norma, entabuladas entre os clientes e o operador, seria concorrencialmente sensível a disponibilização dos dados e informações ao titular das instalações. No entanto, essa eventual indisponibilidade de informações gera problemas, pois o titular das instalações ficaria inadimplente no cumprimento das obrigações expressamente assumidas em seus contratos de arrendamento e, portanto, sujeito a penalidades perante a ANTAQ.</p> <p>Ainda, é possível que a sistemática proposta seja encarada como um subarrendamento “disfarçado”, haja vista que o arrendatário, neste modelo, não será o agente que explorará o arrendamento, o que também enseja a aplicação de penalidades à luz da regulação portuária.</p> <p>Diante disso, nota-se que não é pertinente a sistemática de unbundling sugerida pela ANP. Não é lícito que o unbundling na</p>

				<p>exploração de infraestrutura portuária ocorra mediante a segregação do agente que detém a titularidade das instalações e aquele que realiza as operações. Esse modelo gera confusão, custos e sua legalidade é questionável.</p> <p>Sendo assim, é necessário que a ANP restrinja a exigência de unbundling aos casos em que o edital de licitação exigiu a sua realização, sendo necessário, ainda assim, reconhecer que a empresa operadora deverá ser titular da operação e das instalações, sem prejuízo do exercício da preferência do proprietário pelos seus acionistas.</p> <p>Complementando o disposto na justificativa apresentada para exclusão do art. 23, a imposição da desverticalização, além de causar assimetria entre os agentes, configurando-se, portanto, como inadequada, uma vez que tem o condão de impor custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, tendo o efeito econômico de aumento custos para a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos:</p> <p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p> <p>2) não distinguir as obrigações entre operadores verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação definidas pelo operador nas CGST e obrigações similares.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 35	Excluir o Art. 35.	<p>O refino de petróleo, uma indústria de capital intensivo e de maturação no longo prazo, possui como fundamento econômico a operação integrada das plantas industriais com uma infraestrutura logística que assegure o suprimento de petróleo e o escoamento dos derivados. Assim, é esperado que a atuação verticalizada de um mesmo ator ou grupo resulte na otimização dos ativos, ganhos de eficiência e redução de custos.</p> <p>Observa-se que, mesmo nos Estados Unidos, um mercado maduro, mais de 50% das refinarias também são operadoras de terminais (refinarias cuja sociedade operadora também é responsável pela operação de pelo menos um terminal). A mesma análise realizada na Europa e na China aponta para 68% e 81% de integração, respectivamente.</p> <p>Seguindo as práticas internacionais, as refinarias no Brasil foram planejadas conjuntamente com um sistema logístico composto por dutos e terminais necessários ao suprimento de petróleo e ao escoamento de derivados. A importância da operação integrada das refinarias com a sua logística associada foi reconhecida no Termo de Compromisso de Cessação (TCC), através do qual a Petrobras se comprometeu junto ao Cade de vender o equivalente a 50% de sua capacidade de refino, em clusters compostos pela refinaria, dutos e terminais indispensáveis para a sua operação. Portanto, o TCC reconhece a permanência da propriedade dos ativos logísticos com o refinador como condição para a operação econômica das refinarias. No que diz respeito aos mercados de atuação, é esperado que uma refinaria exerça uma certa dominância regional em função de sua economia de escala, entretanto, não há de se falar em formação de monopólio ou de abuso de poder uma vez que sempre há a possibilidade de concorrência com produtos importados ou oriundos de outras regiões. Nesse sentido, destaca-se a escalada de investimentos privados realizados na implantação de novos terminais vocacionados para a importação de combustíveis. Atualmente, cerca de 60% da capacidade de armazenamento de combustíveis em portos pertence a companhias privadas. Corroborar com o exposto a participação relevante de importações no atendimento da demanda do mercado interno, terceiros chegaram a alcançar 35% da oferta mensal de diesel A e gasolina A em 2017. Adicionalmente, a análise da evolução histórica da participação aponta que a disponibilidade de logística não é fator limitante para o negócio.</p> <p>Pode-se afirmar que logística brasileira está em franco desenvolvimento, tendo por bases os ativos planejados e operados com o objetivo de viabilizar a operação econômica das refinarias e um segundo grupo voltados para a importação de produtos. Assim, não resta dúvidas de que as condições atuais do mercado brasileiro são distintas das existentes na década de 1990, quando ocorreu a abertura do mercado de petróleo e gás com a promulgação da Emenda Constitucional nº 9/1995 e da Lei nº 9478/1997.</p> <p>A proposta desta Agência de impor maiores restrições quanto à atuação dos agentes verticalizados introduz riscos aos investimentos e ineficiências à cadeia, dentre as quais destaca-se: (i) governança, em razão da necessidade de implementação de uma estrutura própria; (ii) gestão, em virtude do cumprimento de obrigações legais e contábeis, além do relacionamento com a parte relacionada e terceiros; (iii) operacional, devido à observância de diversos fluxos de produtos, podendo inclusive causar o desabastecimento; (iv) custos, em decorrência da incidência de tributos em folha de pagamento, contratos de prestação de serviço. Portanto, considerando quo acima exposto, a Petrobras sugere a exclusão da totalidade do Art. 35.</p>
FORMS	Raízen S.A.	Art. 35	Sugere-se a exclusão do art. 35.	1/3

				<p>O artigo 35 da nova minuta de resolução estabelece restrições para atuação do operador portuário, vedando-lhe exercer atividades de compra, venda, importação ou exportação produtos que, na prática, impossibilita que realize, concomitantemente à operação dos terminais, outras atividades reguladas pela ANP, como a distribuição e produção de combustíveis. Por outro lado, a proposta normativa impõe, como requisito para o exercício da preferência do proprietário, a simultânea titularidade da instalação portuária e dos produtos a serem movimentados, conforme definição de “carregador proprietário” prevista pelo art. 2º, VII e disposição prevista pelo art. 8º, §3º da minuta.</p> <p>Da interpretação conjunta dessas disposições decorre a regra de desverticalização (ou unbundling) para operação dos terminais aquaviários voltados à movimentação de combustíveis, segundo a qual a operação dos terminais deverá ser exercida por pessoa jurídica criada para preponderantemente a operação dos terminais, como expressamente previsto pelo art. 35, §1º da minuta de resolução.</p> <p>Por conseguinte, caso aprovada, a regra implicará, no caso de empresas com atuação verticalizada, a necessária constituição de nova personalidade jurídica com o propósito específico de realizar a operação dos terminais aquaviários, o que, conforme a seguir elucidado, não somente é ilegal, como desproporcional e inadequado ao objetivo de redução dos custos setoriais, em prejuízo, em última instância, aos consumidores finais – aspectos que devem ser ponderados pela ANP no âmbito desse processo normativo. A ilegalidade da proposta decorre, inicialmente, da inexistência de fundamento legal para a imposição da restrição. Isso porque nenhuma referência é trazida pela legislação para fundamentar a imposição de desverticalização jurídica proposta, de modo a motivar obrigação tão onerosa e interventiva em face dos agentes econômicos, em comprometimento às suas operações e modelo de negócios.</p> <p>É importante lembrar que a única restrição existente nesse sentido decorre do art. 65 da Lei do Petróleo, previsto por ocasião da quebra do monopólio da Petrobras após a edição da Emenda Constitucional n.º 09/1995, que concentrava a maior parte dos ativos logísticos destinados ao transporte de combustíveis, o qual somente foi previsto em face da estatal, dada a sua preponderância no mercado. Nenhuma obrigação similar veio a ser fixada para os demais agentes econômicos interessados em explorar a atividade de transporte de combustíveis no país.</p> <p>Portanto, a imposição legal de desverticalização foi prevista diante de contexto específico de abertura do mercado, em que a generalidade dos ativos logísticos era dominada pela Petrobras, não tendo sido estendido aos demais agentes econômicos.</p> <p>Não obstante, a despeito da inexistência de fundamentação legal para tanto, a ANP propõe, sem maiores ponderações quanto ao seu impacto sobre a eficiência das empresas verticalizadas e custos incrementais aos consumidores, a extensão dessa restrição para todos os agentes econômicos, independentemente da existência de evidências quanto a situações de abuso concorrencial ou de sua relevância no mercado.</p> <p>Como justificativa, aponta-se na Nota Técnica nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ que “[a]o impor essa obrigação exclusivamente à Petrobras, a Lei do Petróleo pode causar uma desvantagem competitiva para a empresa, frente aos seus concorrentes”, questão que, segundo se aponta, teria se tornado “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”.</p> <p>(continua)</p>
FORMS	SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	Art. 35	<p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p> <p>2) não distinguir as obrigações entre operadores verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação definidas pelo operador nas CGST e obrigações similares.</p>	<p>Cabe destacar que a definição permeia toda a proposta de norma e é, justamente, o ponto nodal do unbundling.</p> <p>Da forma como sugerido, o operador será um terceiro, uma pessoa jurídica que não se confundirá com o titular das instalações (caso este seja o dono de carga, cf. art. 35).</p> <p>No entanto, trata-se de um modelo que não se sustenta juridicamente. Isso se deve ao fato de que a proposta de norma exige que o titular das instalações (autorizatório, arrendatário ou concessionário) permaneça sendo o responsável legal pelas atividades que, na prática, serão realizadas por terceiros, sem qualquer ingerência de sua parte. Esse tipo de sistemática viola a legislação que preconiza a limitação da responsabilidade de pessoas jurídicas pelos atos por elas praticados.</p> <p>Perante o poder concedente e o órgão regulador do setor portuário (ANTAQ), a responsabilidade pela realização das operações no terminal é do titular das instalações. Diante disso, não é lícito que ato normativo infralegal pretenda atribuir ao titular a responsabilidade por atividades empresariais realizadas por terceiros, sem a sua ingerência.</p> <p>Também do ponto de vista concorrencial a proposta se mostra inadequada. A título exemplificativo, os contratos de arrendamento</p>

				<p>exigem que os arrendatários mantenham contabilidade segregada e disponibilizem informações comerciais da relação mantida com os clientes do terminal.</p> <p>Na medida em que as relações comerciais seriam, pela proposta de norma, entabuladas entre os clientes e o operador, seria concorrencialmente sensível a disponibilização dos dados e informações ao titular das instalações. No entanto, essa eventual indisponibilidade de informações gera problemas, pois o titular das instalações ficaria inadimplente no cumprimento das obrigações expressamente assumidas em seus contratos de arrendamento e, portanto, sujeito a penalidades perante a ANTAQ.</p> <p>Ainda, é possível que a sistemática proposta seja encarada como um subarrendamento “disfarçado”, haja vista que o arrendatário, neste modelo, não será o agente que explorará o arrendamento, o que também enseja a aplicação de penalidades à luz da regulação portuária.</p> <p>Diante disso, nota-se que não é pertinente a sistemática de unbundling sugerida pela ANP. Não é lícito que o unbundling na exploração de infraestrutura portuária ocorra mediante a segregação do agente que detém a titularidade das instalações e aquele que realiza as operações. Esse modelo gera confusão, custos e sua legalidade é questionável.</p> <p>Sendo assim, é necessário que a ANP restrinja a exigência de unbundling aos casos em que o edital de licitação exigiu a sua realização, sendo necessário, ainda assim, reconhecer que a empresa operadora deverá ser titular da operação e das instalações, sem prejuízo do exercício da preferência do proprietário pelos seus acionistas.</p> <p>Complementando o disposto na justificativa apresentada para exclusão do art. 23, a imposição da desverticalização, além de causar assimetria entre os agentes, configurando-se, portanto, como inadequada, uma vez que tem o condão de impor custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, tendo o efeito econômico de aumento custos para a sociedade.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 35	Sugerimos a exclusão completa do Art. 35	<p>Complementando o disposto na justificativa apresentada para exclusão do art. 23, a imposição da desverticalização, além de causar assimetria entre os agentes, caracteriza-se como um forma de ampliação da previsão legal para todo o mercado, configurando-se, portanto, como inadequada, uma vez que tem o condão de impor custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, tendo o efeito econômico de aumento custos para a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos:</p> <p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p> <p>2) não distinguir as obrigações dos operadores em verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação e obrigações similares.</p> <p>Por fim, esta previsão está em contradição com a própria definição de carregador proprietário da minuta original, que prevê que o titular deverá ser o proprietário do Terminal e dos produtos movimentados. Como irá movimentar um produto que não pode comprar ou vender? Nesse caso, o operador teria que ser independente.</p>
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 35	(manter o artigo, apenas com as seguintes alterações) § 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais, salvo quando houver previsão legal autorizando outro agente ao exercício da atividade. § 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de: I - construção de terminais; II - transporte dutoviário; exclusão do inciso - III; e IV - operação de central petroquímica. Novo inciso – bases de distribuição.	<p>§1º - Em razão da previsão do art. 28, inciso II, alínea d) da Lei nº 12.815 de 2013, há previsão legal de dispensa de operador portuário para realização de transporte de mercadorias líquidas a granel.</p> <p>§2º - Exclusão do inciso III - De modo geral, é sabido que há uma crescente no mercado irregular de combustíveis, portanto, permitir que mais um agente, o operador logístico de terminal, preste serviços de formulação, traz insegurança ao mercado.</p> <p>Os prejuízos do aumento desse mercado vão desde perdas operacionais à prejuízos tributários e deve ser combatido veemente.</p> <p>Novo inciso - Em razão da previsão do art. 28, inciso II, alínea d) da Lei nº 12.815 de 2013, há previsão legal de dispensa de operador portuário para realização de transporte de mercadorias líquidas a granel.</p>
FORMS	Sindigás	Art. 35	A Sugestão é de exclusão: Art. 35, I, II, III e §§1º e 2º No caso de manutenção, sugestão de criação de § 3º: [...] §3º A ANP, no prazo de 365 dias, publicará regra de transição para adaptação dos contratos vigentes.	<p>É entendimento do Sindigás e suas empresas associadas que a proposta de desverticalização sugerida pela ANP apresenta um viés de ilegalidade, levando em consideração alguns aspectos:</p> <p>a) imposição de obrigação sem respaldo legal, que somente é prevista pela Lei do Petróleo, para a Petrobras (ref. art. 65);</p> <p>b) imposição de custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, favorecendo a criação de reserva de mercado aos operadores logísticos, o que pode configurar abuso de poder regulatório, nos termos do art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica; e</p> <p>c) criação de ônus contraditório com o cenário de inexistência de litígios.</p> <p>Nesse sentido, entendemos ser relevante a exclusão do artigo.</p> <p>Por outro lado, caso a ANP decida pela manutenção do capítulo XIII, artigo 35 e seus dispositivos, chamamos atenção que não</p>

				<p>identificamos na minuta o artigo que se refere o inciso II, B – “[...]§ 2º”, alínea “d”.</p> <p>Adicionalmente, no caso da manutenção do capítulo, recomendamos que seja criado o §3º, com prazo para a ANP estabelecer regras claras para o período de transição que se dará em um novo cenário. Neste ponto, remontamos ao quanto o Sindigás apresentou na abertura deste material, no tocante à manifestação do Sindigás no âmbito do Subcomitê Novo Cenário Downstream do Abastecer Brasil (doc. ref. PRES/SBM/055/2020). Em outras palavras, defendemos que o processo e as regras de transição deverão ser amplamente discutidas entre os agentes, operadores e usuários envolvidos em cada perfil.</p> <p>(formulário de contribuições completo enviado ao e-mail indicado na consulta pública)</p>
FORMS	Vibra Energia	Art. 35	<p>§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto seja a operação logística de terminais.</p> <p>§ 2º Além da atividade mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:</p> <p>I - construção de terminais;</p> <p>II - transporte dutoviário;</p> <p>III - prestação de serviços de formulação de combustíveis; e</p> <p>IV - operação de central petroquímica</p> <p>V- distribuição de combustíveis</p>	<p>JUSTIFICATIVA § 1º e 2</p> <p>A obrigação proposta pela ANP gera ineficiências, inclusive tributárias, desestimula investimentos no setor e não estimula a maximização da utilização das instalações, aumentando os custos logísticos, que impactarão no preço do combustível para o consumidor final.</p> <p>Importante ressaltar que a Lei nº 9.478/97 obriga apenas à Petrobras, que exerce a atividade de produção de derivados, a criar uma subsidiária com atribuição específica para operar e construir seus dutos, terminais marítimos e embarcações para transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, em razão da concentração existente no segmento. A concentração não existe no setor de distribuição de combustíveis, que possui quase 200 distribuidores exercendo a atividade.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 35	<p>Art. 35. O operador deve prestar os serviços, nos termos da autorização de operação concedida pela ANP, e respeitando as seguintes obrigações:</p> <p>I - não comprar produtos, exceto:</p> <p>a) para uso próprio na operação do terminal;</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso III; ou</p> <p>c) para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;</p> <p>II - não vender produtos, exceto:</p> <p>a) para o caso previsto no art. 30; ou</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso III”; e</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, inciso III”.</p> <p>§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais, exceto se o operador for o próprio terminal, cujo objeto social principal será terminais e armazéns gerais.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 35): É necessário alterar o texto para corrigir erro de referência na alínea “b”, inciso I, para o caso previsto no § 2º, alínea “d”.</p> <p>O §2º, alínea “d” não existe na proposta da minuta, mas provavelmente, levando em consideração a proposta anterior, deve referir ao §2º, inciso III (III - prestação de serviços de formulação de combustíveis).</p> <p>O mesmo erro ocorre de referência se repete na alínea “b”, inciso II, e no inciso III.</p> <p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (§1º): É necessário alterar o texto do parágrafo para excetuar os casos em que o operador é o próprio terminal, cujo o objeto social principal será “terminais e armazéns gerais”, notadamente sem a verticalização, somente operação de movimentação e armazenagem.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 35	<p>1) Exclusão: Art. 35, I, II, III e §§1º e 2º</p> <p>2) No caso de manutenção, sugestão de criação de § 3º: [...] §3º A ANP, no prazo de 365 dias, publicará regra de transição para adaptação dos contratos vigentes.</p>	<p>A desverticalização sugerida pela ANP apresenta um viés de ilegalidade, levando em consideração alguns aspectos: imposição de obrigação sem respaldo legal, que somente é prevista pela Lei do Petróleo, para a Petrobras (ref. art. 65); imposição de custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, favorecendo a criação de reserva de mercado aos operadores logísticos, o que pode configurar abuso de poder regulatório, nos termos do art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica; e criação de ônus contraditório com o cenário de inexistência de litígios. Nesse sentido, entendemos ser relevante a exclusão do artigo.</p> <p>Por outro lado, caso a ANP decida pela manutenção do capítulo XIII, artigo 35 e seus dispositivos, chamamos atenção que não identificamos na minuta o artigo que se refere o inciso II, B – “[...]§ 2º”, alínea “d”.</p> <p>Adicionalmente, no caso da manutenção do capítulo, recomendamos que seja criado o §3º, com prazo para a ANP estabelecer regras claras para o período de transição que se dará em um novo cenário. Em outras palavras, defendemos que o processo e as regras de transição deverão ser amplamente discutidas entre os agentes, operadores e usuários envolvidos em cada perfil.</p>
FORMS	SEAE/SEPEC/ME	Art. 35	<p>Onde se lê:</p> <p>Art. 35. ...</p> <p>I - ...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º,alínea “d”; ou</p> <p>...</p> <p>II - ...</p> <p>...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, alínea “d”; e</p> <p>...</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</p>	<p>Sugere-se ajuste de redação no artigo 35 da nova minuta de forma que onde se lê “caso previsto no § 2º, alínea “d”, leia-se “caso previsto no § 2º, inciso “IV” deste artigo, tendo em vista a existência do inciso “IV” e não da alínea “d”.</p> <p>Para esse caso, a verticalização ficou permitida, de forma a possibilitar que um operador de terminal/central petroquímica importe ou exporte produtos.</p> <p>Entende-se que TUPs são frutos de investimentos para ampliação de oferta de interesse dos investimentos. Com isso, julga-se desnecessária a onerosidade em se exigir CNPJ próprio para estes</p>

			<p>principal seja a operação logística de terminais.</p> <p>....</p> <p>Leia-se:</p> <p>Art. 35 ...</p> <p>I - ...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; ou</p> <p>...</p> <p>II - ...</p> <p>...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; e</p> <p>...</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo.</p> <p>§ 1º O operador de terminal que não seja TUP deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.</p> <p>...</p>	<p>terminais.</p> <p>Não cabe falar em isonomia[7] em relação à Transpetro/Petrobras, dada a exigência de separação de CNPJs do artigo 65 da Lei do Petróleo (Lei 9.478/1997), exclusivamente para este grupo econômico. Essa exigência legal, inclusive, tem fundamentação econômica em vista da posição dominante da Transpetro e da Petrobras em suas áreas de atuação na cadeia produtiva de combustíveis (logística e refino, respectivamente), mesmo duas décadas após a publicação da referida lei.</p> <p>Já no caso de terminais que não são TUPs e se encontram em porto organizado, a exigência de constituição de sociedade empresarial para operar as infraestruturas em tela possui sentido econômico. Nesse caso, são infraestruturas de natureza jurídica pública e existe racionalidade econômica para tanto, haja vista suas externalidades na promoção da concorrência nas etapas a jusante da cadeia produtiva de combustíveis, afetando o custo do produto e consequentemente a competitividade de várias atividades econômicas, além do impacto sobre o poder aquisitivo das famílias. A constituição de CNPJ específico para a operação de terminais nesse caso favorece o cumprimento das regras regulatórias que incentivam a prestação de serviço de forma isonômica e a otimização da utilização da capacidade instalada da infraestrutura. Favorece também do cumprimento e fiscalização da agência reguladora de regras capitais para a concorrência e uso eficiente das infraestruturas.</p> <p>Em vista do exposto, avalia-se pertinente a exigência de CNPJ para operar terminais apenas no caso daqueles que não são TUP e se encontram em portos organizados.</p> <p>Ver também a Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME, enviada para audiencia_sim_251@anp.gov.br</p>
FORMS	Grupo Ultra	Art. 35	Exclusão total do artigo.	<p>Acreditamos que a supressão das restrições previstas nesse dispositivo propiciará a participação de mais players no mercado gerando mais eficiência e investimentos.</p>
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 35	SUGERIMOS EXCLUSÃO DO ARTIGO	<p>Cabe destacar que a definição permeia toda a proposta de norma e é, justamente, o ponto nodal do unbundling. Da forma como sugerido, o operador será um terceiro, uma pessoa jurídica que não se confundirá com o titular das instalações (caso este seja o dono de carga, cf. art. 35).</p> <p>No entanto, trata-se de um modelo que não se sustenta juridicamente. Isso se deve ao fato de que a proposta de norma exige que o titular das instalações (autorizatório, arrendatário ou concessionário) permaneça sendo o responsável legal pelas atividades que, na prática, serão realizadas por terceiros, sem qualquer ingerência de sua parte. Esse tipo de sistemática viola a legislação que preconiza a limitação da responsabilidade de pessoas jurídicas pelos atos por elas praticados.</p> <p>Perante o poder concedente e o órgão regulador do setor portuário (ANTAQ), a responsabilidade pela realização das operações no terminal é do titular das instalações. Diante disso, não é lícito que ato normativo infralegal pretenda atribuir ao titular a responsabilidade por atividades empresariais realizadas por terceiros, sem a sua ingerência.</p> <p>Também do ponto de vista concorrencial a proposta se mostra inadequada. A título exemplificativo, os contratos de arrendamento exigem que os arrendatários mantenham contabilidade segregada e disponibilizem informações comerciais da relação mantida com os clientes do terminal.</p> <p>Na medida em que as relações comerciais seriam, pela proposta de norma, entabuladas entre os clientes e o operador, seria concorrencialmente sensível a disponibilização dos dados e informações ao titular das instalações. No entanto, essa eventual indisponibilidade de informações gera problemas, pois o titular das instalações ficaria inadimplente no cumprimento das obrigações expressamente assumidas em seus contratos de arrendamento e, portanto, sujeito a penalidades perante a ANTAQ.</p> <p>Ainda, é possível que a sistemática proposta seja encarada como um subarrendamento "disfarçado", haja vista que o arrendatário, neste modelo, não será o agente que explorará o arrendamento, o que também enseja a aplicação de penalidades à luz da regulação portuária.</p> <p>Diante disso, nota-se que não é pertinente a sistemática de unbundling sugerida pela ANP. Não é lícito que o unbundling na exploração de infraestrutura portuária ocorra mediante a segregação do agente que detém a titularidade das instalações e aquele que realiza as operações. Esse modelo gera confusão, custos e sua legalidade é questionável.</p> <p>Sendo assim, é necessário que a ANP restrinja a exigência de unbundling aos casos em que o edital de licitação exigiu a sua</p>

				<p>realização, sendo necessário, ainda assim, reconhecer que a empresa operadora deverá ser titular da operação e das instalações, sem prejuízo do exercício da preferência do proprietário pelos seus acionistas.</p> <p>Complementando o disposto na justificativa apresentada para exclusão do art. 23, a imposição da desverticalização, além de causar assimetria entre os agentes, configurando-se, portanto, como inadequada, uma vez que tem o condão de impor custos desnecessários e injustificáveis à operação dos terminais portuários, tendo o efeito econômico de aumento custos para a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos:</p> <p>1) excluir todo o artigo, pois descreve obrigações diferenciadas para os agentes verticalizados, pressupondo que este modelo eventualmente atuaria com vistas a negar pedidos de acesso.</p> <p>2) não distinguir as obrigações entre operadores verticalizados e não verticalizados, deixando tais exigências concentradas em um único capítulo da norma, conferindo tratamento isonômico aos agentes, como data limite de programação definidas pelo operador nas CGST e obrigações similares.</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 36	'-	<p>2/3 (continuação da contribuição ao art. 35)</p> <p>Constata-se, portanto, que o principal fundamento para tal proposta trazida pelo art. 35 da minuta de resolução é o suposto receio de que a introdução de maior competição no setor possa trazer prejuízos concorrenciais à Petrobras, diante do contexto de desinvestimentos em curso no segmento de refino. Ora, se há evidências quanto à mudança do contexto do mercado, em relação àquele que ensejou a previsão do art. 65 da Lei do Petróleo, deve-se ponderar a conveniência de manutenção da regra exigida da Petrobras, e não simplesmente ampliar restrição excepcional a todos os demais agentes econômicos, sem qualquer fundamento legal para tanto ou análise aprofundada quanto à imperiosidade da medida.</p> <p>Há que se considerar que a introdução de mais agentes no setor gera presunção que milita no sentido absolutamente contrário: o de menores incentivos para comportamentos discriminatórios em relação a terceiros. Trata-se de aspecto que deve ser necessariamente ponderado pela ANP e devidamente sopesado, para que a alternativa regulatória proposta acabe não gerando, ela própria, um problema.</p> <p>Nesse mesmo sentido, é necessário demonstrar, conforme já mencionado, se há efetivamente um problema regulatório a ser solucionado. A ANP não aponta a existência de um número elevado de litígios sobre acesso a terminais portuários de combustíveis, que justifique a imposição de medidas regulatórias ex ante drásticas como a desverticalização.</p> <p>A título de comparação, o setor de telecomunicações, que possui um histórico bem documentado de litígios sobre compartilhamento de infraestrutura tanto junto à Agência Nacional de Telecomunicações quanto ao CADE, jamais impôs obrigação similar – muito embora possua uma regulamentação bastante detalhada sobre o assunto. Trata-se, portanto, de proposta que não encontra lastro fático para justificá-la e, além disso, gera, por si só, consequências danosas sem que se vislumbre qualquer benefício.</p> <p>Ademais, ainda que o objetivo pudesse ser considerado válido – o que somente se admite para fins de argumentação – as circunstâncias do mercado deveriam ser aprofundadas, assim como os impactos da desverticalização sobre os custos setoriais, o que deveria ser realizado no âmbito de procedimento de AIR.</p> <p>Ainda, caso se entenda que o objetivo da proposta seria o de assegurar condições efetivas para a garantia do livre acesso, mediante maior transparência na atuação dos operadores portuários, também é essencial que a imposição de tal remédio seja precedida de uma demonstração detalhada dos problemas concretos existentes no acesso de terceiros aos terminais portuários. No entanto, tampouco se vislumbra, nas notas técnicas trazidas ao longo deste processo, quaisquer dados associados a litígios envolvendo pedidos de acesso negados, o que revela que inexistente histórico de negativas imotivadas de acesso que possa dar margem à imposição da desverticalização dos operadores.</p> <p>Trata-se, portanto, de obrigação claramente desproporcional aos fins pretendidos e que trará enorme ônus à operação dos terminais diante dos custos inerentes à introdução de mais um agente econômico e adaptação das operações em curso, comprometendo a eficiência de operações já estruturadas sob a lógica integrada e retirando a atividade na realização de investimentos neste setor, o que, ao fim da cadeia, somente onerará ainda mais os consumidores finais.</p> <p>Ademais, a regra estabelecida impõe que todos os agentes passem a operar sob a lógica dos operadores logísticos, reduzindo a rivalidade do mercado e a pressão exercida pelos terminais operados de forma integrada sobre a redução dos preços praticados, ao obrigar que</p>

				<p>todos os agentes econômicos operem em um formato único.</p> <p>(continua)</p>
FORMS	Raizen S.A.	Art. 37	-	<p>3/3 (continuação da contribuição ao art. 35)</p> <p>Devem ser ponderadas alternativas menos interventivas capazes de atender os objetivos, supostamente, buscados de promoção da maior competição, prevenção de práticas anticompetitivas e de abuso. A esse respeito, deve-se, inclusive, destacar outras inovações já previstas pela minuta de resolução voltadas ao mesmo propósito, potencialmente capazes de endereçar os objetivos regulatórios considerados a um menor custo, tais como: (i) a imposição de manutenção de centro de custo segregado para cada terminal nos demonstrativos contábeis, possibilitando maior transparência sobre a operação (art. 22, I); e (ii) o dever de publicidade da remuneração de referência para serviços padronizados e dos critérios para aplicação de descontos (art. 22, III, "b"), garantindo ampla transparência quanto aos valores a serem praticados com a operação de transporte de terminais, facilitando a identificação de práticas anticompetitivas; e (iii) a obrigação de envio de todas as negativas de acesso apresentadas a terceiros à ANP (art. 5º), conferindo-lhe ampla visibilidade quanto à sua ocorrência e condições para fiscalização de casos de abuso.</p> <p>Em consonância com os princípios da razoabilidade, proporcionalidade e subsidiariedade da intervenção estatal sobre as atividades econômicas, decorrentes do art. 170 da Constituição e positivados pela Lei da Liberdade Econômica (art. 2º e 3º), é esperado que tais medidas sejam priorizadas em detrimento de obrigação mais interventiva (como a desverticalização), cuja imposição somente faria sentido a partir da constatação da ineficácia de alternativas menos interventivas, a ser conduzida em estudo específico e estruturado, como o procedimento de AIR ou, em momento futuro, após a edição da norma pretendida, de ARR.</p> <p>Pelo exposto, verifica-se que a proposta de desverticalização ora ventilada se mostra em claro desconhecimento com os princípios da livre iniciativa e concorrência assegurados pelo art. 170 da Constituição e com os deveres de proporcionalidade e razoabilidade das intervenções do Estado sobre a ordem econômica.</p> <p>Ademais, constitui clara hipótese de abuso de poder regulatório, em violação ao art. 4º, I, III e V da Lei de Liberdade Econômica, na medida em que (i) aumenta os custos associados à atividade de operação de terminais, favorecendo a criação de reserva de mercado em prol dos operadores logísticos, ao impor que todos os agentes econômicos passem a operar sob lógica similar; (ii) impõe requisito para a operação de terminais sem qualquer demonstração de sua imprescindibilidade para os fins pretendidos; e (iii) aumenta os custos de transação a serem arcados pelo setor de combustível sem evidenciar os benefícios relacionados, inibindo eficiências inerentes à possibilidade de operação verticalizada.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 38	EXCLUIR Art. 38. No período compreendido nos primeiros cento e cinquenta dias, contados a partir da data de publicação desta Resolução, os novos contratos de serviço ou aditivos com vigência superior a cinco anos devem ser submetidos, pelo operador, à aprovação prévia da ANP.	EXCLUSÃO DE ARTIGO (ART. 38): É necessário ser excluído o dispositivo, pois ANP não deveria aprovar previamente contratos de armazenagem, que são fruto das condições de mercado. Não está claro quais são os critérios que a ANP utilizará para aprovar previamente um contrato ou reprova-lo, nem o prazo que a agência tem para fazê-lo, o que trará grande insegurança jurídica ao mercado. Tampouco há qualquer previsão de confidencialidade no recebimento, guarda e tratamento desses contratos.
FORMS	ANTAQ	Art. 39	<p>§ 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 cinco anos para instalações portuárias.</p> <p>Exclusão dos incisos I e II do §1º para compatibilizar com a proposta de alteração dos artigos 9º e 10.</p>	Exclusão dos incisos I e II do parágrafo 1º, alinhando o prazo à proposta de alteração dos artigos 9º e 10.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 39	<p>Art. 39. Em até cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário, para o terminal autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal;</p> <p>II - a capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>III - a relação dos contratos vigentes com outros carregadores que não o carregador proprietário, para transporte em oleodutos com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, contendo a identificação do contrato e do carregador, os volumes e os prazos de vigência; e</p> <p>IV - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária.</p> <p>§ 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 durante o prazo da outorga portuária original do</p>	<p>1- A sugestão de alteração do CAPUT tem por finalidade ampliar o prazo para cálculo da preferência, bem como para a avaliação operacional para seu atendimento, ajustes que podem demandar um tempo elevado. Também visa compatibilizar com a RANP 35/2012 (dutos) que inclui o termo em destaque: "o Transportador encaminhará à ANP, a proposta de Preferência do Proprietário de cada Instalação de Transporte, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário".</p> <p>- Quanto às propostas de alteração do §1º, o prazo para utilização do direito de preferência até a capacidade máxima de movimentação do terminal não pode ser igualitário para todos os terminais.</p> <p>Tal fato se comprova a partir da análise dos estudos de viabilidade de técnica, econômica e ambiental previstos no inciso VI do art. 2º do Decreto nº 8.033 de 2013 e da previsão diferenciada de retorno de investimento para cada caso.</p> <p>Além disso, a limitação do prazo a 10 anos prejudica a contratação que tenha como finalidade viabilizar investimentos no terminal, não sendo compatível com a realidade de diversos prazos de outorga dos terminais.</p>

			terminal. (...)	<p>Cada projeto pode apresentar outorgas com prazos diferentes de vigência, conforme condições estabelecidas pelo MINFRA/SNPTA, e requerendo diferentes prazos de amortização / remuneração, de maneira que o estabelecimento de um prazo único de 10 anos para todo e qualquer terminal, mostra-se inadequado.</p> <p>Adicionalmente, cabe destacar o impacto caso seja mantida essa limitação, pois poderá ensejar aumento nos preços dos serviços nos terminais, a fim de remunerar todo seu o investimento e sua amortização no curto prazo de 10 anos.</p> <p>A sugestão de estabelecimento do prazo da outorga inicial visa conferir uma maior aderência ao programa de concessões do Governo.</p> <p>Adicionalmente, caso a sugestão não seja acatada, solicitamos à ANP informar se os contratos que ultrapassem 31 de dezembro de 2022 serão respeitados.</p> <p>Vale destacar que eventual publicação da norma com efeitos retroativos trará impactos negativos aos agentes, podendo acarretar insegurança jurídica ao mercado, assim como terá o efeito de desincentivar investimentos.</p>
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Art. 39	<p>Alterar o Art. 39 para:</p> <p>Art. 39. Em até cento e cinquenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário para o terminal que esteja autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal;</p> <p>II - a capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>III - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária.</p> <p>§ 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 de dez anos, a partir da primeira autorização de operação outorgada pela ANP.</p> <p>§ 2º Na definição da primeira preferência do proprietário, a ANP considerará as regras estabelecidas no Art. 10 para definição da preferência do proprietário pela ANP.</p> <p>§ 3º Caso o operador não apresente a proposta de preferência do proprietário no prazo estabelecido, a ANP, de ofício, estabelecerá a preferência do proprietário com base nas regras estabelecidas no Art. 10, desconsiderando a proposta de preferência do proprietário.</p>	<p>O prazo de 90 dias para encaminhamento pelo operador da primeira proposta de preferência do proprietário, bem como das demais informações e documentos solicitados, não é factível e razoável para operadores que respondem por um grande número de terminais. Assim, considerando a abrangência e complexidade do processo, a Petrobras sugere o prazo de 150 (cento e cinquenta dias) para apresentação das informações e documentos exigidos no Art. 39. Adicionalmente, conforme exposto nas justificativas apresentadas para a sugestão de exclusão do Art. 18, a utilização dos contratos de transporte em oleodutos com outros carregadores como premissa para na definição da preferência do proprietário do terminal tende a afastar investimentos para aumento de capacidade nos terminais existentes, bem como, em novos terminais. Desta forma, a Petrobras sugere a exclusão do Inciso III do Art. 39.</p> <p>Quanto ao parágrafo 1º do Art. 39, a diferenciação de terminais autorizados antes de 2013 e a proposta de definição da primeira preferência somente até 31/12/2022, traz insegurança jurídica e coloca em risco a remuneração dos investimentos realizados a posteriori nestes ativos.</p> <p>Quanto ao parágrafo 3º do mesmo artigo, a adoção de preferência para o proprietário igual a zero é ação arbitrária que poderia, inclusive, causar impactos desnecessários ao abastecimento do mercado do país. Neste sentido, a Petrobras sugere que esta Agência avalie a nova preferência com base nas regras estabelecidas no Art. 10, desconsiderando o uso da variável relativa à proposta de preferência.</p>
FORMS	Acelen	Art. 39	<p>Art. 39. Em até noventa dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário para o terminal autorizado a operar, contendo as informações exigidas nos incisos I a VI do §2º do art. 10.</p> <p>§ 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 de:</p> <p>I – cinco anos, para as instalações portuárias com primeira autorização de operação outorgada pela ANP antes de 31 de dezembro de 2012;</p> <p>II – (...).</p>	<p>Com relação à definição da primeira proposta de preferência do proprietário, entendemos que esta deveria levar em consideração os mesmos critérios previstos para as revisões periódicas, dispostas no art. 10, §2º, da minuta, que partem não apenas dos dados relativos à movimentação atual, mas também de projeções futuras. Ademais, a unificação dos critérios garante simetria e previsibilidade no tratamento da matéria, reforçando a segurança jurídica dos operadores e usuários dos serviços dos terminais.</p> <p>Quanto ao prazo de vigência da primeira preferência do proprietário, entendemos que a previsão de 31 de dezembro de 2022 se mostra extremamente exígua, e que demandará, logo após a definição dos volumes por esta d. Agência, um novo processo de revisão da preferência, agora com base nos critérios gerais fixados no art. 10, acarretando um retrabalho para a indústria e para esta d. Agência. Sugerimos, assim, que a primeira preferência do proprietário – que, na nossa visão, deverá já levar em consideração os critérios gerais do art. 10, como exposto acima – tenha vigência pelo prazo mínimo de cinco anos.</p>
FORMS	Braskem SA	Art. 39	<p>PROPOSTA DE REDAÇÃO Art. 39. Em até cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário, para o terminal autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal;</p> <p>II - a capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>III - a relação dos contratos vigentes com outros carregadores que não o carregador proprietário, para transporte em oleodutos com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, contendo a identificação do contrato e do carregador, os volumes e os prazos de vigência; e</p> <p>IV - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária.</p> <p>PROPOSTA DE REDAÇÃO: § 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</p>	<p>ART. 39 - A sugestão tem por finalidade estabelecer um prazo maior tendo em vista que os ajustes necessários podem demandar um tempo elevado.</p> <p>Compatibilizar com a RANP 35/2012 (dutos) que inclui o termo em destaque: "o Transportador encaminhará à ANP, a proposta de Preferência do Proprietário de cada Instalação de Transporte, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário"</p> <p>§ 1º - O prazo para o titular da instalação portuária ter o direito de preferência igual à capacidade máxima de movimentação do terminal não pode ser igualitário para todos os terminais. Tal fato se comprova a partir da análise dos estudos de viabilidade de técnica, econômica e ambiental previstos no inciso VI do art. 2º do Decreto nº 8.033 de 2013 e da previsão diferenciada de retorno de investimento para cada caso.</p> <p>Adicionalmente, solicitamos à ANP informar se os contratos que ultrapassem 31 de dezembro de 2022 serão respeitados.</p> <p>Caso prevaleça o entendimento de que a norma terá efeitos retroativos com impactos negativos aos agentes, poderá acarretar insegurança jurídica ao mercado, assim como terá o efeito de desincentivar investimentos.</p>

			vinte e cinco anos, a partir da vigência desta resolução. (Exclusão dos incisos I e II)	
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 39	<p>Art. 39. Em até cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário, para o terminal autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal;</p> <p>II - a capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>III - a relação dos contratos vigentes com outros carregadores que não o carregador proprietário, para transporte em oleodutos com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, contendo a identificação do contrato e do carregador, os volumes e os prazos de vigência; e</p> <p>IV - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária.</p> <p>§ 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:</p> <p>I – Vinte e cinco anos, a partir da primeira autorização de operação outorgada pela ANP.</p> <p>§ 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.</p> <p>§ 3º 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>	<p>Art. 39 - Caput - Considerar um prazo maior tendo em vista que os ajustes necessários podem demandar um tempo elevado.</p> <p>Compatibilizar com a RANP 35/2012 (dutos) que inclui o termo em destaque: "o Transportador encaminhará à ANP, a proposta de Preferência do Proprietário de cada Instalação de Transporte, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário"</p> <p>§1º - I - O prazo para o titular da instalação portuária ter o direito de preferência igual à capacidade máxima de movimentação do terminal não pode ser igualitário para todos os terminais. Tal fato se comprova a partir da análise dos estudos de viabilidade de técnica, econômica e ambiental previstos no inciso VI do art. 2º do Decreto nº 8.033 de 2013 e da previsão diferenciada de retorno de investimento para cada caso.</p>
FORMS	Sindicagás	Art. 39	<p>Sugestão alteração e pedido de esclarecimento:</p> <p>Art. 39 [...]</p> <p>§ 1º [...]</p> <p>II – vinte e cinco anos, a partir da primeira autorização de operação outorgada pela ANP, nos demais casos.</p>	<p>Em consonância com o quanto disposto na sugestão de alteração de prazo para o direito de preferência do proprietário, em ref. ao art. 9º, e prazo do art. 17º, § 6º, o Sindicagás e suas empresas associadas entendem que o quanto estabelecido no inciso II do art. 39, § 1º também deve ser revisto.</p> <p>Ainda, consideramos que em análise ao quanto disposto no inciso I, do art. 39, §1º, não restou claro quanto aos possíveis contratos que ultrapassem 2022, ou seja, a ANP deixou em aberto e com margens de dúvida como será dado o tratamento para esses contratos. Outro ponto para destaque é que não localizamos pelo exposto na minuta se a norma terá efeitos retroativos. Deste modo, cabe atenção da ANP para esclarecimento e correção dessas possíveis omissões, pois a falta de previsibilidade e transparência na norma somente ensejará em interpretações divergentes e conflitantes, ocasionando mais insegurança jurídico-regulatória para os agentes regulados, ainda mais em um período ímpar de transitoriedade.</p> <p>Ainda, cumpre salientar, como bem definindo pela Nota Técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), que o open access por acordo entre as partes não é vedado, na realidade atende aos princípios de livre mercado e iniciativa. Em contrapartida, o open access por determinação do poder público resta indevido, considerando que o governo não deve interferir na iniciativa privada, preceito constitucional que seria desrespeitado se assim fosse.</p> <p>Cumprido por fim salientar que os EVTE's, relacionados aos editais de licitação das áreas portuárias, já preveem o prazo que sugerimos de 25 anos. Assim, coadunamos ao entendimento da ANTAQ e MINFRA, como amplamente apresentado ao longo do presente formulário de contribuições, solicitando que a ANP considere adequação do prazo para 25 (vinte e cinco) anos.</p>
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 39	<p>Art. 39. Em até cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário para o terminal autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal;</p> <p>II - a capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>III - a relação dos contratos vigentes com outros carregadores que não o carregador proprietário, para transporte em oleodutos com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal.</p> <p>IV - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária.</p>	<p>ALTERAÇÃO DO TEXTO (ART. 39): É necessário alterar o texto para aumentar o prazo para cumprimento pelos agentes para 180 (cento e oitenta) dias. A norma não deve ter efeitos retroativos, deve valer apenas para eventos e contratos futuros, inclusive pode gerar insegurança jurídica para os contratos que ultrapassem o ano de 2022.</p> <p>Em relação a obrigação contida no art. 19 da minuta, relativamente a operador é obrigado a elaborar e divulgar em seu sítio eletrônico na Internet as CGST para cada terminal, é necessária a fixação de prazo, o qual sugere-se 180 (cento e oitenta) dias.</p>
FORMS	SUPERGASBRAS	Art. 39	<p>Art. 39 [...]</p> <p>§ 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 de até trinta e cinco anos, a partir da vigência desta resolução.</p> <p>I - excluir</p> <p>II - excluir</p>	<p>Em mercados mais específicos como GLP, ao compararmos GLP com outros derivados de petróleo, verifica-se pontos particulares em sua operação que justificam a necessidade de aplicação de regras específicas para investimento em terminais para movimentação de GLP, vejamos:</p> <p>(i) os terminais de maior movimentação de GLP no país estão situados em portos com alta ocupação de berços;</p> <p>(ii) a capacidade de armazenagem de GLP em terminais é significativamente menor do que a existente para derivados claros;</p> <p>(iii) o número de giros por ano para GLP é superior à de derivados</p>

				claros nos principais terminais de movimentação. Conforme dados extraídos das bases públicas da ANTAQ, identifica-se a alta ocupação nos principais portos onde a infraestrutura portuária é compartilhada entre GLP e outros derivados (vide gráfico 1 e 2 constante no ANEXO II - enviado por e-mail). Pode-se citar: Miramar, Itaqui, Mucuripe, Suape e Santos. Todos estes portos possuem ocupação superior 60% se consideradas as horas disponíveis no total de berços, configurando a necessidade de investimentos para ampliação de capacidade no curtíssimo prazo. Tais dados se referem a 2019 e 2020. Busca-se assim comprovar a necessidade de investimentos em terminais para movimentação de GLP em função da expectativa crescente de demanda por este produto ao longo do tempo, amplamente suportada por dados do Plano Decenal de Energia – EPE. A partir de dados extraídos das bases públicas da ANTAQ e ANP, verifica-se que a capacidade instalada para armazenagem de GLP em terminais no país é significativamente menor do que a armazenagem existente para derivados claros. Uma medida clara desta desproporção está no número de giros por ano na armazenagem existente nos terminais de GLP ser muito superior à de outros derivados claros. Nominalmente esta comparação poderá ser feita em Miramar, Itaqui, Suape, Santos e Paranaguá. (gráfico Anexo II enviado por e-mail).
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 39	Art. 39. Em até cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, o operador deve encaminhar à ANP a primeira proposta de preferência do proprietário, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário, para o terminal autorizado a operar, contendo no mínimo o seguinte: (...)	CAPUT A sugestão tem por finalidade ampliar o prazo para cálculo da preferência, bem como para a avaliação operacional para seu atendimento, ajustes que podem demandar um tempo elevado. Também visa compatibilizar com a RANP 35/2012 (dutos) que inclui o termo em destaque: "o Transportador encaminhará à ANP, a proposta de Preferência do Proprietário de cada Instalação de Transporte, formulada pelo respectivo Carregador Proprietário"
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 40	Propõe-se a criação do Art. 40-A: Art. 40-A Os contratos de prestação de serviços firmados com terceiros anteriormente à vigência desta Resolução poderão ser preservados pelos operadores.	A sugestão de inclusão deste artigo tem por finalidade estabelecer que os contratos de armazenagem com terceiros assinados antes da publicação da norma poderão ser preservados – e não apenas os contratos com o carregador proprietário.
FORMS	Braskem SA	Art. 40	INCLUSÃO: Art. 40-A Os contratos de prestação de serviços firmados com terceiros anteriormente à vigência desta Resolução poderão ser preservados pelos operadores.	ART. 40-A: A sugestão de inclusão deste artigo tem por finalidade estabelecer que os contratos de armazenagem com terceiros assinados antes da publicação da norma poderão ser preservados – e não apenas os contratos com o carregador proprietário.
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Art. 40	(manter art. 40 - e adicionar novo artigo) Novo artigo. Não será exigida a rescisão de contratos já firmados, desde que estejam de acordo a com as normas vigentes à época da celebração.	Segurança jurídica. Art. 6º, §§ 1º e 2º do Decreto-Lei nº 4.657/1942.
FORMS	Grupo Ultra	Art. 40	Manter art. 40 e adicionar novo artigo: Art. XX Não será exigida a rescisão de contratos já firmados, desde que estejam de acordo a com as normas vigentes à época da celebração.	Justificativa novo artigo: Segurança jurídica. Art. 6º, §§ 1º e 2º do Decreto-Lei nº 4.657/1942.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 40	Art. 40. Os contratos já firmados entre o operador e o carregador proprietário, na data de publicação desta Resolução, com vigência superior à data da próxima revisão da preferência do proprietário, não estão submetidos ao disposto no art. 13 mas só poderão ser renovados caso sua data limite não ultrapasse à da revisão subsequente da preferência do proprietário. Art. 40-A Os contratos de prestação de serviços firmados com terceiros anteriormente à vigência desta Resolução poderão ser preservados pelos operadores.	ART. 40-A A sugestão de inclusão deste artigo tem por finalidade estabelecer que os contratos de armazenagem com terceiros assinados antes da publicação da norma poderão ser preservados – e não apenas os contratos com o carregador proprietário.
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)	Art. 41	Quanto ao Art. 42, consideramos que o prazo deve ser de, no mínimo, 36 meses, diante da complexidade envolvida, que pressupõe, sem prejuízo de outras providências, a transferência de licenças/autorizações relacionadas; o aditamento de contratos com ANTAQ e MINFRA; a transferência de contratos com usuários; dispensa e contratação de empregados pelo operador; a contratação de seguros; as rediscussões de contratos de financiamento; e possíveis aprovações junto ao CADE.	Pelos motivos expostos, consideramos que a proposta de unbundling não trará benefícios à sociedade. Ao contrário, ensejará custos aos agentes que serão, em última instância, repassados aos consumidores. Não obstante, caso a ANP mantenha esta imposição, sugerimos que seja incluída regra de transição para que todo o mercado possa se adequar a esta nova realidade.
FORMS	Raízen S.A.	Art. 41	Art. 41. Os contratos de prestação de serviços firmados com terceiros anteriormente à vigência desta Resolução poderão ser preservados pelos operadores. 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. Alternativa 1: Esta Resolução entra em vigor em [PRIMEIRO DIA DO TERCEIRO MÊS APÓS A DATA DE SUA PUBLICAÇÃO]. Parágrafo único. O disposto no art. 35 desta Resolução não se aplica aos terminais aquaviários em operação antes de sua vigência. Art. 43. Alternativa 2 Esta Resolução entra em vigor em [PRIMEIRO DIA DO TERCEIRO MÊS	O dispositivo ora sugerido busca explicitar a possibilidade de manutenção dos contratos em vigor firmados com terceiros anteriormente à vigência da resolução, de modo a evitar qualquer dúvida a respeito, conferindo-se maior segurança jurídica às partes envolvidas e estabilidade das operações em curso. O objetivo é trazer clareza de que a aprovação da resolução não afetará os planejamentos e operações em curso (lastreados pelos contratos em vigor), resguardando-se o direito subjetivo das partes de manterem as relações já estabelecidas, em conformidade com a proteção constitucional e legal assegurada ao ato jurídico perfeito, nos termos do art. 5º, XXXVI da Constituição Federal e do art. 6º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro ("LINDB"). Assim, a intenção é que o dispositivo apenas esclareça a preservação de direito já garantido em sede constitucional, a fim de se evitar debates desnecessários a respeito e que possam impactar a necessária segurança jurídica a ser preservada na operação dos terminais aquaviários. Em relação ao art. 42 (ou, de acordo com as sugestões, art. 43), a

			APÓS A DATA DE SUA PUBLICAÇÃO], excepcionado o art. 35 que entra em vigor em 36 (trinta e seis) meses após sua publicação.	<p>despeito do entendimento da Raízen S.A. no sentido de que não devem ser aprovados os dispositivos normativos que estabelecem uma desverticalização compulsória no setor, em função dos motivos apresentados nos comentários ao art. 35 da proposta de norma, é necessária a apresentação de contribuição específica que deverá ser levada em consideração na eventualidade de esta Agência reputar necessária a manutenção da sistemática sugerida na proposta de norma.</p> <p>A desverticalização da operação dos terminais aquaviários imposta pela atual proposta de minuta de resolução, em seu art. 35, pressupõe a adoção de inúmeras providências por seus titulares que demandará não apenas novos custos, mas também um prazo considerável para sua implementação por envolver, sem prejuízo de outras providências: a constituição de nova empresa, contratação de pessoal, criação e capacitação com governança e procedimentos próprios, transferência de licenças e autorizações associadas à operação das instalações, a obtenção de prévia aprovação perante o Ministério da Infraestrutura, ANTAQ e Autoridades Portuárias e aditamento de contratos celebrados com os respectivos órgãos, a transferência de contratos celebrados com fornecedores e usuários dos terminais, nova contratação de seguros, rediscussão de contratos de financiamento, possíveis discussões junto ao CADE, novo planejamento das operações considerando, por exemplo, os impactos tributários.</p> <p>Parte dessas obrigações não depende exclusivamente de ações a serem implementadas pelos titulares das instalações, mas também de análises e aprovações a serem conduzidas por diversos órgãos administrativos, que não podem ser controladas e costumam demandar um tempo razoável para sua conclusão, diante das diversas etapas procedimentais envolvidas (e.g., análise técnica, análise jurídica, aprovação ministerial ou pela Diretoria Colegiada da ANTAQ).</p> <p>Deste modo, o prazo estabelecido para a entrada em vigência da nova minuta de resolução mostra-se incompatível com essa realidade, diante da impossibilidade de que todas as ações exemplificadas possam ser implementadas no período de 3 (três) meses. Assim, caso a obrigação de desverticalização não venha a ser excluída da minuta, propõe-se duas alternativas para lidar com o problema ora explicitado. A primeira consiste na aplicação da obrigação apenas aos titulares de instalações portuárias que passarem a operar após a vigência da norma, que passariam a, desde o início, organizar suas operações sob a premissa da desverticalização, evitando que todas as operações portuárias já em curso tenham que implementar a desverticalização. A segunda consiste na majoração da regra de transição de 3 (três) meses atualmente prevista pelo art. 42 para 36 (trinta e seis) meses, de modo a possibilitar prazo razoável para o cumprimento de todas as providências necessárias.</p>
EMAIL	Raízen S.A.	Art. 41		(...) para a operacionalização da desverticalização, dada a complexidade envolvida, em conformidade com a diretriz prevista pelo art. 23 da LINDB.
FORMS	Braskem SA	Art. 41	<p>COMENTÁRIO Pelos motivos expostos, consideramos que a proposta de unbundling não trará benefícios à sociedade. Ao contrário, ensejará custos aos agentes que serão, em última instância, repassados aos consumidores.</p> <p>Não obstante, caso a ANP mantenha esta imposição, sugerimos que seja incluída regra de transição para que todo o mercado possa se adequar a esta nova realidade.</p> <p>Neste sentido, consideramos que o prazo deve ser de, no mínimo, 36 meses, diante da complexidade envolvida, que pressupõe, sem prejuízo de outras providências, a transferência de licenças/autorizações relacionadas; o aditamento de contratos com ANTAQ e MINFRA; a transferência de contratos com usuários; dispensa e contratação de empregados pelo operador; a contratação de seguros; as rediscussões de contratos de financiamento; e possíveis aprovações junto ao CADE.</p>	
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Art. 41	INSERIR NOVO ARTIGO Art. 41-A O operador terá o prazo de cento e oitenta dias após o início da vigência desta Resolução, para divulgar em seu sítio eletrônico na Internet as CGST para cada terminal, conforme conteúdo mínimo disposto no Anexo I, nos termos do art.19.	INCLUSÃO DE ARTIGO (ART.41-A): É necessário alterar o texto para constar um prazo para cumprimento da obrigação contida no art. 19 da minuta, relativamente a operador é obrigado a elaborar e divulgar em seu sítio eletrônico na Internet as CGST para cada terminal, é necessária a fixação de prazo, o qual sugere-se 180 (cento e oitenta) dias.
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Art. 41		<p>COMENTÁRIOS ART. 42</p> <p>Pelos motivos expostos, consideramos que a proposta de unbundling não trará benefícios à sociedade. Ao contrário, ensejará custos aos agentes que serão, em última instância, repassados aos consumidores.</p> <p>Não obstante, caso a ANP mantenha esta imposição, sugerimos que seja incluída regra de transição para que todo o mercado possa se adequar a esta nova realidade.</p> <p>Neste sentido, consideramos que o prazo deve ser de, no mínimo, 36 meses, diante da complexidade envolvida, que pressupõe, sem</p>

				prejuízo de outras providências, a transferência de licenças/autorizações relacionadas; o aditamento de contratos com ANTAQ e MINFRA; a transferência de contratos com usuários; dispensa e contratação de empregados pelo operador; a contratação de seguros; as rediscussões de contratos de financiamento; e possíveis aprovações junto ao CADE.
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Item 6 do Anexo	Incluir subitem no item 6: 6.4 Procedimentos relativos a interfaces geradas em polidutos interligados ao terminal	Cabe prever no CGST o tratamento que será dado a interfaces geradas no transporte de produtos em polidutos interligados ao terminal, incluindo questões operacionais e econômicas relacionadas à segregação e à armazenagem das interfaces.
EMAIL	Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis - BRASILCOM	Considerações Finais	<p>A FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - BRASILCOM, entidade que congrega oito sindicatos estaduais (RS, SC, PR, GO, MG, MT, PE e SP), em conjunto com sua Associação, composta por mais de quarenta empresas distribuidoras de combustíveis regionais, salvaguardando a manutenção de um mercado de combustíveis saudável, sem desequilíbrio e transtornos a toda sociedade civil, vem pela presente, externar suas contribuições à CONSULTA PÚBLICA ANP DE N. 27/2021, o que faz nos seguintes termos:</p> <p>01- Estamos vivenciando significativas alterações do cenário downstream brasileiro, principalmente em face do reposicionamento mercadológico e estratégico da Petrobras, agente dominante do setor produtivo. Em face da nova conjuntura que se desenha, é primordial e necessário que a ANP e demais órgão responsáveis adotem todas as providências necessárias para garantia da livre concorrência no mercado.</p> <p>02- O Brasil é um país que tem uma vocação natural (posição geográfica, clima, costa etc.) para exportação e importação via cabotagem, no seguimento de combustíveis não é diferente. As dimensões continentais do Brasil fazem com que a importação de combustível para algumas áreas seja mais vantajosa para as distribuidoras do que o transporte a partir das refinarias nacionais, o traz benefícios diretos ao mercado.</p> <p>03- A garantia ao acesso não discriminatório aos terminais aquaviários com instituição de regras claras e coesas é essencial para manutenção de um mercado saudável, como tecnicamente a PUC/RIO, por meio do trabalho "Competitividade no mercado de gasolina e diesel no Brasil: uma nova era?", já deixou claro.</p> <p>04- Como aspecto geral, não há dúvidas de que, durante a mudança para uma configuração de mercado com multifornecedores, os investimentos privados atuarão como a alavanca do desenvolvimento de infraestrutura para movimentação dos derivados. Cabe ressaltar, contudo, que embora essenciais, tais investimentos terão prazo de maturação da tomada de decisão e período de realização para que estejam operacionais. Durante este período, o país continuará como importador líquido de derivados e, até que se alcance este momento de mercado plenamente maduro e competitivo do ponto de vista da etapa primária de fornecimento, o acesso isonômico aos ativos pode ser o diferencial que permitirá a atuação de agentes de menor porte, como os de âmbito regional, incentivando a competitividade regional/local.</p> <p>05- A possibilidade de acesso de terceiros a dutos de transporte e terminais marítimos existentes ou a serem construídos é uma garantia elencada na Lei 9.478/97 (Lei do Petróleo), que assim determina: "Art. 58. Será facultado a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração ao titular das instalações ou da capacidade de movimentação de gás natural, nos termos da lei e da regulamentação aplicável. (Redação dada pela Lei nº 14.134, de 2021)";</p> <p>06- Na mesma Lei, deixa-se que dentre os objetivos das políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia tem-se a "LIVRE CONCORRÊNCIA";</p> <p>07- Passando à nossa Constituição Federal/1988, tem-se que: "Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existências dignas, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; ... Art. 173. Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei. ... § 4º A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. (Grifamos)</p> <p>08- Em linhas gerais, percebe-se que a nossa Constituição, ao dispor sobre a ordem econômica, permite que o Estado atue de forma direta na economia, nos casos em que é necessário salvaguardar a segurança nacional ou há relevante interesse coletivo. Essa atuação ou intervenção, contudo, deve observar os ditames da lei e ter como finalidade a Justiça social, a livre concorrência e o desenvolvimento nacional como um todo.</p> <p>09- A Lei 13.874/19 (Liberdade Econômica), ao abordar o tema das garantias de livre iniciativa, de maneira contundente, aduz: "Art. 4º É dever da administração pública e das demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de regulamentação de norma pública pertencente à legislação sobre a qual esta Lei versa, exceto se em estrito cumprimento a previsão explícita em lei, evitar o abuso do</p>	

			<p>poder regulatório de maneira a, indevidamente: I - criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes; II - redigir enunciados que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado;(Grifamos)</p> <p>10- Com base nos argumentos acima e pela postura já externada em vários eventos dessa Agência e demais órgão públicos como MME e ME, a Brasilcom defende que os espaços em terminais portuários, independentemente de sua propriedade, tenham por regra a democratização e segregação para utilização de todas as empresas regulares e autorizadas a operar em distribuição de combustíveis, em conformidade com regras claras e pré-estabelecidas, visando sempre a maximização do uso das instalações.</p> <p>11- A garantia ao acesso por terceiros aos terminais e dutos pelo maior número de agentes possíveis, sem discriminação e com regras equânimes, faz parte da necessária construção de um mercado sadio, mais competitivo e diversificado. (...)</p>	
FORMS	Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis - BRASILCOM	Considerações Finais	<p>A ANP, ao estabelecer o novo marco regulatório para o acesso de terminais por terceiros, nos termos do Art. 58 da Lei 9.478/97 (Lei do Petróleo), deve garantir o acesso às tancagens e dutos a diversos agentes, maximizando a utilização da capacidade instalada, oportunizando importações, menores custos e propiciando o exercício da atividade por distribuidores menores e regionais, empresas estas fundamentais ao suprimento e capilarização do abastecimento nacional.</p> <p>A Brasilcom declara seu total apoio ao texto da Resolução colocado em Consulta Pública 27/2021, ferramenta essencial e necessária ao mercado. Em ofício encaminhado ao e-mail audiencia_sim_251@anp.gov.br conforme publicado no DOU de 13/12/2021 apresenta sua motivação e fundamentos que considera cruciais para o atingimento do objetivo da Resolução.</p>	
FORMS	ANTAQ	Considerações Finais	Agradeço á equipe da SIM pela parceria e nos ouvir com relação à primeira proposta de norma.	
FORMS	Petrobras - Petróleo Brasileiro S.A.	Considerações Finais	<p>A cadeia de suprimentos de combustíveis no Brasil foi estruturada, ao longo de várias décadas, a partir de investimentos em instalações de movimentação e armazenagem de petróleo, de derivados de petróleo, de derivados de gás natural e de biocombustíveis planejados para uso exclusivo de seus proprietários no exercício de seus papéis. Assim, há no Brasil um número de sistemas de refino compostos por refinarias e ativos logísticos, projetados e operados de maneira interdependente e integrada.</p> <p>As instalações de movimentação e armazenagem pertencentes aos sistemas de refino são fundamentais para o pleno funcionamento das refinarias e foram projetadas, no que diz respeito às suas capacidades, recursos e funcionalidades, para operação a partir de uma visão sistêmica, ou seja, para movimentação de volumes e produtos demandados pelo sistema de refino. Por sua vez, os terminais aquaviários integrados aos sistemas de refino são peças fundamentais no suprimento de petróleo e no escoamento da produção de derivados. Assim, a flexibilização de suas operações para atendimento a terceiros, nos termos propostos nesta minuta de resolução, pode impactar a capacidade de produção de derivados e inviabilizar as operações das refinarias. Além disso, os terminais aquaviários que se encontram atualmente em operação não foram planejados para operar de forma flexível, condição essencial para atendimento a terceiros.</p> <p>A aprovação de modelo de acesso por terceiros com as características apresentadas nesta minuta de resolução, além dos impactos econômicos aos agentes proprietários dos terminais aquaviários integrados a sistemas de refino e da introdução de inoportuna insegurança jurídica para a realização de novos investimentos, deve desequilibrar a cadeia de suprimentos de combustíveis do Brasil, podendo, inclusive, comprometer o atendimento ao mercado brasileiro.</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras reforça, no âmbito desta Consulta e Audiência Públicas ANP nº 27/2021, a sugestão apresentada na Consulta e Audiência Públicas ANP nº 1/2020 quanto à necessidade de apresentação de Análise de Impacto Regulatório (AIR).</p> <p>Adicionalmente, em observância ao princípio da eventualidade, a Petrobras sugere que a exclusão dos terminais aquaviários planejados para suprimento de petróleo e escoamento de derivados de sistemas de refino da abrangência da norma proposta. Esta medida vai ao encontro do interesse público de assegurar o pleno funcionamento das refinarias atualmente implantadas no Brasil como meio para garantia do equilíbrio da cadeia de suprimentos e do pleno atendimento do mercado brasileiro.</p> <p>Por fim, a Petrobras apresenta comentários específicos para os dispositivos que compõem a minuta de resolução que merecem ser considerados, mesmo que se aceite integralmente o exposto anteriormente.</p>	
FORMS	Raizen S.A.	Considerações Finais	Gostaríamos de saudar a ANP pela abertura deste procedimento de Consulta Pública, de modo a possibilitar nova rodada de discussões a respeito da regulamentação das regras de acesso aos terminais aquaviários, bem como por sua abertura, desde a primeira Consulta Pública voltada à discussão de proposta de revisão da Portaria n.º 251/2000, a dialogar com o mercado e compreender os possíveis impactos da regulação inicialmente proposta para a regulamentação do livre acesso aos terminais.	

		<p>Também cabe enaltecer a Agência pelas mudanças já implementadas na minuta de resolução, objeto desta Consulta Pública, decorrentes de uma análise minuciosa das contribuições recebidas ao longo dos processos de participação popular realizados para o debate do tema. A nova proposta em discussão também evidencia a abertura da Agência para compreensão da dinâmica da operação dos terminais de combustíveis junto ao mercado, medida considerada essencial para a construção de um marco regulatório de excelência.</p> <p>Nesse sentido, a minuta de resolução em questão traz mudanças relevantes, e que merecem ser registradas, para a mitigação dos impactos negativos que poderiam ser acarretados pela regulamentação anteriormente proposta no setor de combustíveis. Especificamente, cabe salientar os avanços decorrentes: (i) da adoção de regulação menos interventiva no âmbito das relações contratuais, priorizando-se a autonomia da vontade das partes e, em certos casos, a atuação regulatória ex post, quando a mediação da Agência venha a ser demandada; (ii) do reconhecimento da aplicação do direito de preferência do proprietário aos terminais situados em portos organizados; (iii) da atribuição de maior autonomia ao operador portuário para a definição das regras operacionais do terminal; (iv) do fim da limitação à contratação de mais de 50% (cinquenta por cento) da capacidade de um terminal por um único interessado; (v) da atenuação de obrigações custosas e que poderiam burocratizar a operação de terminais portuários, sem benefícios comprovados, como a divulgação diária dos volumes movimentados. Por fim, é importante também registrar a conveniência da regulamentação do livre acesso na esfera regulamentar e por meio de órgão tecnicamente capacitado para adequada avaliação da matéria como a ANP, seguindo o formato atualmente adotado pela Portaria n.º 251/2000, objeto de revisão. A competência para disciplinar o uso de terminais marítimos, bem como seus limites, estão postos claramente pelo art. 58 da Lei n.º 9.478/1997 ("Lei do Petróleo").</p> <p>Trata-se de instrumento adequado para uma análise técnica, isenta e aprofundada do problema regulatório a ser disciplinado e das melhores ferramentas para sua solução, a partir de processo administrativo estruturado e com a garantia de participação de todos os agentes interessados e potencialmente afetados – aspectos que favorecem a edição de regulação eficiente e adequada ao problema regulatório a ser enfrentado. Ademais, o regramento da matéria pela via regulatória também assegura a flexibilidade necessária para eventuais aprimoramentos requeridos, a partir do monitoramento da efetividade das regras estabelecidas e do acompanhamento das reações e dinâmica do mercado.</p> <p>Feitas essas ponderações iniciais, e a despeito dos importantes avanços verificados na minuta de resolução em apreço, apresentamos nossas contribuições para aspectos que, no entendimento da Raizen S.A., ainda devem ser objeto de aprimoramento, a fim de se garantir o alinhamento do presente processo normativo às melhores práticas regulatórias e a se evitar exigências regulatórias excessivas, descoladas da realidade do mercado, e que possam onerar injustificadamente os consumidores finais e inibir os investimentos necessários à maior eficiência operacional e expansão da atual capacidade</p>	
EMAIL	Raizen S.A.	<p>Considerações Finais</p> <p>(...) Em que pese a incontestável competência da ANP para regulamentação do acesso aos terminais aquaviários, em consonância às atribuições que lhe foram conferidas pelos arts. 8º e 58 da Lei n.º 9.478/1997 ("Lei do Petróleo"), é importante que também se considere, no âmbito deste processo normativo, a competência concorrente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários ("ANTAQ") para a regulamentação da matéria.</p> <p>Nesse sentido, destacam-se as atribuições da Agência previstas pelo art. 27, IV da Lei n.º 10.233/2001, que atribui à ANTAQ a competência geral para "elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores", bem como a atribuição específica conferida à Agência pela Lei n.º 12.815/2013 ("Lei dos Portos") para disciplinar as condições de acesso, em caráter excepcional, das instalações portuárias arrendadas, concedidas e autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao seu titular, nos termos do s arts. 7º e 13.</p> <p>Portanto, dado que ANP e ANTAQ são igualmente competentes para disciplinar as condições de acesso por terceiros aos terminais de combustíveis, torna-se necessária uma ação coordenada entre as Agências visando a disciplina da matéria, a fim de se estabelecer uma regulação homogênea, garantindo-se maior segurança jurídica ao setor. Trata-se de prática que poderia ser viabilizada a partir de articulação das Agências para a edição de resolução conjunta, em consonância com o disposto no art. 29 da Lei das Agências Reguladoras, que contempla tal possibilidade sempre que os agentes econômicos estiverem sujeitos à disciplina de mais de uma regulação setorial.</p> <p>Com base nos autos do processo SEI n.º 48610.211848/2019-29 e na disposição prevista pelo art. 4º, §8º da minuta de resolução em discussão, que ressalva, de forma expressa, a possibilidade de a ANTAQ vir a determinar o compartilhamento da infraestrutura, ao ressaltar que o acesso não discriminatório disciplinado não se confunde com a utilização excepcional das instalações portuárias</p>	

			<p>prevista pela Lei de Portos, a ser disciplinada pela ANTAQ.</p> <p>Por conseguinte, os agentes econômicos deverão considerar as regras estabelecidas pela ANP, podendo, todavia, ser surpreendidos com novas restrições de acesso aos terminais a serem futuramente editadas pela ANTAQ, trazendo clara insegurança jurídica ao planejamento de suas atividades.</p> <p>Vale ressaltar que a importância do envolvimento da ANTAQ no processo normativo também veio a ser destacada pela Procuradoria Federal junto à ANP, nos termos do Despacho n.º 01738/2021/PFANP/PGF/AGU do Procurador Evandro Martins, que aprovou o Parecer n.º 00307/2021/PFANP/PGF/AGU (SEI 1705538), no qual destaca a importância de uma ação coordenada entre ANP e ANTAQ, recomendando provocação da ANTAQ para manifestação expressa no âmbito da presente Consulta Pública, a fim de se garantir segurança jurídica na disciplina do livre acesso.</p> <p>É importante a atuação conjunta, ainda, para evitar contradições entre os objetivos buscados pela regulação traçados pelos dois órgãos, haja vista que a atividade econômica Interno Interno disciplinada é a mesma. Conforme será exposto ao longo da presente manifestação, alguns exemplos demonstram que as exigências regulamentares propostas pela ANP contrariam o modelo regulatório adotado pela ANTAQ, o que, além de gerar paradoxos e inibir investimentos, pode resultar em litígios. É o caso da obrigação de "desverticalização", que acaba por ser incompatível com as regras previstas nos editais de licitação e contratos de arrendamento regulados pela ANTAQ. Igualmente, o desenho da regra de preferência do proprietário proposta pela ANP é incompatível com a prática adotada pela ANTAQ, de exigir a criação de uma sociedade de propósito específico para se figurar como titular das instalações e operador do terminal – e que, por ser uma pessoa jurídica distinta de seu controlador, não possui carga própria.</p> <p>Portanto, o alinhamento da atuação de ambas as Agências e disciplina conjunta da regulação do livre acesso é, sem dúvida, prática regulatória recomendada, essencial para se conferir legalidade e segurança jurídica aos agentes econômicos quanto ao arcabouço jurídico a ser aplicável à operação das instalações portuárias que movimentam combustíveis, reduzindo as incertezas e riscos regulatórios relacionados – que, como é de conhecimento desta Agência, impactam a atração e o planejamento de investimentos pelo setor.</p> <p>Ainda, não se pode ignorar a qualidade que tende a ser incrementada ao presente processo normativo a partir da ampla experiência e conhecimento das operações portuárias pela ANTAQ, propiciando aprimoramentos da proposta normativa à luz da realidade da operação portuária.</p>	
FORMS	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	Considerações Finais	<p>Inicialmente, parabenizamos a ANP pelos aprimoramentos trazidos nesta nova minuta de Resolução, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) fortalecimento dos contratos e das relações entre as partes; (ii) o reconhecimento da possibilidade de direito de preferência em portos organizados; (iii) fortalecimento da autonomia do operador para definição das regras do terminal. <p>Considerando a expertise técnica do IBP/ABTP e de seus associados e com a finalidade de contribuir para a melhor regulação do setor, apresentamos algumas sugestões no formulário, que visam refletir as preocupações, abaixo, descritas:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) A vedação da preferência para empresas pertencentes ao grupo econômico do investidor do terminal, gera ineficiências fiscais e administrativas, trazendo aumento expressivo dos custos envolvidos; (ii) Cálculo das capacidades, embora sob responsabilidade do operador, importante destacar que serão sempre baseadas em premissas e expectativas, sendo necessário que a ANP admita eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas; (iii) Limitação do direito de preferência para investidores, incluindo aqueles que, por exigências normativas e regulatórias, tiveram que constituir SPE para assinatura de contratos de arrendamento portuário (Resolução Normativa 07/ANTAQ); (iv) Estabelecimento de requisitos para a formação de preços em norma, sem avaliação quanto à sua sensibilidade – cabe destacar que os preços devem ser livres e não discriminatórios, em razão dos princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência; (v) Riscos jurídicos e de desgaste comercial entre operadores e clientes, decorrentes da obrigação do operador se responsabilizar por "abrir espaço" no terminal e preterir a armazenagem frente à movimentação. (vi) Falta de elaboração de Análise de Impacto Regulatório, pois foram realizadas mudanças substanciais em relação ao marco regulatório atual e à minuta anterior, objeto da Consulta Pública ANP n.º 01/2020. Além disso, a AIR serve para definição dos objetivos desejados, incluindo estratégia de fiscalização, estratégia de monitoramento, experiência internacional, mensuração dos impactos, avaliação dos custos e benefícios, bem como das alternativas regulatórias e dos impactos esperados aos agentes, servindo de base para uma futura ARR para verificação se os objetivos pretendidos foram alcançados. <p>Nessa linha, determina a AGU no parecer n.º 00352/2021/PFANP/PGF/AGU:</p> <p>(...)</p>	

			<p>18. Observe-se, por oportuno, que o afastamento da obrigatoriedade da elaboração do AIR é uma faculdade concedida ao Administrador e não quer dizer, obrigatoriamente, que o AIR não possa ser elaborado.</p> <p>19. Caso a área técnica entenda que as mudanças ocorridas entre a minuta original e a nova minuta de resolução são de tal ordem significativas, como se o processo de revisão da PAMP 251/2000 estivesse sendo agora iniciado – dada a robustez de tais mudanças – seria oportuna a realização da AIR, a fim de demonstrar as escolhas regulatórias apontadas e a necessidade e a adequação das medidas escolhidas. (grifo nosso)</p> <p>Vale reforçar que a Análise de Impacto Regulatório, AIR, conforme respaldado pela OCDE é o instrumento mundialmente utilizado para garantia de estabilidade e eficiência do ambiente regulatório, conferindo segurança à economia de um País, atraindo investimentos para setores produtivos, notadamente o de infraestrutura. Além de uma boa prática, o AIR tem sua fundamentação legal conforme a seguir:</p> <p>Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – Pro-Reg (Decreto 6062)</p> <p>LINDB (Decreto-lei 4.657/42, alterado pela Lei 13.655/18 - Artigo 20 Lei da Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) - Art 5º</p> <p>Lei das Agências Reguladoras (Lei 13.848 /2019) - Art 4º, 5º e 6º Decreto 10.411/2020</p> <p>Nesse cenário, faz-se necessário a elaboração de AIR Nível 2, considerando o alto impacto da regulação para o setor de óleo e gás, avaliando as sugestões que apresentamos.</p>	
FORMS	Acelen	Considerações Finais	<p>A Acelen gostaria de cumprimentar esta d. Agência, representada nesta Consulta Pública pela i. Superintendência de Infraestrutura e Movimentação – SIM, na pessoa do Superintendente Hélio Bisaggio e equipe, pela condução da matéria através de diálogo participativo e entendimento das questões relevantes trazidas pelo mercado. O tema, como se sabe, é sensível e as diretrizes da regulação afetam diretamente decisões estratégicas de investimento, no curto, médio e longo prazos, a serem tomadas pelos agentes regulados que operam e/ou utilizam os ativos objeto da norma. Por essa razão, se mostra louvável a postura desta d. Agência de reconhecer pontos relevantes apontados pelo mercado, e, a partir disso, propor uma nova minuta reformulada que se mostra mais aderente à realidade e expectativas da indústria.</p>	
FORMS	SHELL BRASIL PETRÓLEO LTDA	Considerações Finais	<p>A Shell Brasil agradece a oportunidade de contribuir com a proposta de revisão da portaria ANP nº 251/2000. Nossos comentários visam trazer maior clareza à norma proposta bem como garantir a segurança jurídica necessária.</p>	
FORMS	Petrobras Transporte S.A - TRANSPETRO	Considerações Finais	<p>Impõe, primeiramente, ressaltar o não cumprimento do preceito do artigo sexto da lei nº 13.848/2019 e, por conseguinte, do Regulamento do AIR constante do decreto nº 10.411/2020, uma vez que não fora emitida a competente Análise de Impacto Regulatório a respeito da proposta de alteração constante desta Consulta Pública.</p> <p>Neste Contexto, insta salientar que o conteúdo da resolução sob reanálise, por si só, é gerador de impactos potenciais em atividades de alta relevância e importará não só em custos adicionais envolvidos nas alterações propostas, como irá gerar insegurança jurídica no exercício das atividades empresariais relacionadas, poderá causar desequilíbrio na indústria nacional de suprimentos de combustíveis e riscos de desabastecimento o que, além dos fundamentos legais supra expostos, já justificaria a necessidade de elaboração prévia da AIR.</p> <p>Impende frisar que a AIR também tem como finalidade a definição das pretensões do órgão regulador com a norma por introduzir, incluindo-se aqui a estratégia de fiscalização, estratégia de monitoramento, experiência internacional, mensuração dos impactos, avaliação dos custos e benefícios, bem como das alternativas regulatórias e dos impactos esperados aos agentes.</p> <p>Reforça este entendimento o fato de que Lei das Agências Reguladoras (lei 13.848/2019) aponta em seu artigo sexto que “a adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.” Ora, corroborada está a imperiosidade de realização do AIR para o tema aqui tratado!</p> <p>Sendo assim, solicita-se a suspensão da presente Consulta Pública e a prévia elaboração e apresentação da Análise de Impacto Regulatório - AIR competente.</p>	
FORMS	Ipiranga Produtos de Petróleo S.A.	Considerações Finais	<p>Com as sugestões apresentadas abaixo, a Ipiranga Produtos de Petróleo - IPP pretende consolidar seu posicionamento e contribuir mais uma vez com a consulta pública para alterar a Resolução ANP nº 251/2000.</p> <p>Por acreditar no procedimento, mediante participação pública e engajamento dos agentes regulados, a IPP entende que as aprimorações estão sendo feitas.</p> <p>Contudo, de modo geral, mostra-se importante tecer algumas</p>	

			<p>considerações sobre determinados pontos que podem ensejar fragilidades para o setor e reduzir investimentos, em vez de trazer benefícios para a cadeia brasileira de suprimento de combustíveis.</p> <p>Por exemplo, a vedação da preferência para empresas pertencentes ao grupo econômico do investidor do terminal, gera ineficiências fiscais e administrativas, trazendo aumento expressivo dos custos envolvidos.</p> <p>O mesmo raciocínio pode ser aplicado à limitação do direito de preferência para investidores acionistas que constituíram uma SPE para assinatura de contratos de arrendamento portuário (Resolução Normativa 07/ANTAQ).</p> <p>Além disso, é pertinente que a ANP considere natural que ocorram eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, haja vista a dinâmica mercadológica do setor, de modo a evitar que o contencioso administrativo atrapalhe a regular operação da agência e das empresas</p> <p>Assim, crê-se que o texto final da resolução ficará apropriado ao fomento do desenvolvimento econômico e preservará a segurança jurídica.</p> <p>Principais alterações propostas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De acordo com o art. 58 da Lei do Petróleo, apenas os terminais marítimos estão sujeitos ao livre acesso; - Bases de distribuição devem ser excluídas do livre acesso por causa das suas características peculiares. - Imposição da desverticalização, gera ineficiências; - Cálculo das capacidades, embora sob responsabilidade do operador, serão sempre baseadas em premissas e expectativas, não podendo ser consideradas com precisão ou tratadas como definitivas; - Ampliação do direito de preferência para investidores consorciados e grupo econômico; - Extensão do período de direito de preferência; - Diminuição do intervencionismo da ANP, seja nas cláusulas contratuais, seja no preço através de requisitos para sua formação, preços devem ser livres; - Irretroatividade da resolução. 	
FORMS	Sindigás	Considerações Finais	<p>Considerando que o formulário GOOGLE FORMS apresenta limite de caracteres, o presente documento segue encaminhamento para o e-mail: audiencia_sim_251@anp.gov.br, no modelo tradicional da ANP para consultas públicas, conforme indicado no próprio cabeçalho do GOOGLE FORMS. Registramos a preferência pelo formulário tradicional, pois não foi possível a inclusão de comentários e justificativas completas para as propostas de alterações/exclusões/inclusões, tendo em vista a limitação de caracteres da plataforma, ficando incompleta/prejudicada a argumentação.</p>	
EMAIL	Sindigás	Considerações Finais	<p>O Sindigás, como entidade de classe que reúne diversas empresas distribuidoras de GLP, no espírito contributivo que norteia suas ações, principalmente buscando contribuir com a Consulta Pública ANP 27/2021, apresentará em sequência alguns pontos para análise da ANP, considerando inclusive reforçar pontos já apresentados na ocasião da Consulta Prévia da Agência sobre a R.ANP 251/2020 e Consulta Pública ANP, nº 01/2020.</p> <p>Os 05 principais pontos de nossa manifestação visam destacar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) A minuta proposta poderia apresentar soluções customizadas às necessidades peculiares para cada produto derivado de petróleo que utilizam os Terminais. Cada produto possui suas especificidades na armazenagem e utilização dos Terminais – no caso em tela destacamos o setor de GLP; 2) A necessidade de garantir investimentos privados em infraestrutura mediante estabilidade jurídico-regulatória; 3) A necessidade de cotejo entre as competências da ANP e da ANTAQ, dada concorrência de ambas as Agências para dispor sobre as condições de acesso aos terminais portuários, de modo que não haja conflitos normativos e, conseqüentemente, instauração de insegurança jurídico-regulatória; 4) A necessidade de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) prévia, como documento apto a apurar e demonstrar claramente o problema regulatório, assim como mapear inicialmente as causas e conseqüências e definição preliminar do suposto problema. Essa sistemática legal, confere para maior transparência e clareza na tomada de decisão pelo regulador e conseqüentemente ao setor a ser regulado. Adicionalmente, a devida AIR é instrumento adequado para analisar e demonstrar se as soluções/revisões propostas são benéfica à sociedade e ainda se existe economicidade nas medidas, com análise dos custos que serão impostos aos agentes regulados e impactos ao mercado. Observa-se que a AIR alcança atualmente maior relevância/obrigatoriedade, com a positivação normativa que a consolidou, seguindo as recomendações da OCDE de boas práticas regulatórias; 5) Assim como a necessidade de Análise de Resultado Regulatório (ARR), para avaliação e verificação da eficácia da norma publicada. <p>Como apresentado por esta entidade nas mais diversas ocasiões, a</p>	

construção do abastecimento nacional foi feito sob um monopólio estatal, convergente com políticas públicas de longa data. Como resultado o abastecimento primário dos terminais marítimos, para o caso de GLP, possui, na sua totalidade, infraestrutura baseada na capacidade instalada pela Petrobras/Transpetro/subsidiárias. Como consequência, o texto proposto para a resolução instala um paradoxo para o setor de GLP: Ao mesmo tempo em que se apresenta uma possibilidade positiva de acesso às infraestruturas existentes, inaugura um receio de que suas regras possa inibir investimentos em infraestruturas de abastecimento primário.

Consideramos ser de suma importância que marcos infralegais estabeleçam, nos terminais onde os investimentos privados sejam definidos como prioritários, um ambiente estimulante, competitivo e leal entre os novos agentes, a Petrobras e suas subsidiárias. A defesa da livre iniciativa deve prevalecer para a higidez do mercado.

Nesse sentido, apresentamos que existe grande preocupação quanto ao abastecimento nacional e atração de capital privado, quando observamos que os debates relacionados à norma 251/2020. Isto porque as propostas de revisão apresentadas pela ANP buscam prever situações futuras, ainda incertas. Assim, certas disposições constantes na minuta apenas acabam por inserir inseguranças e inibem atração de capital privado.

Ressaltamos ainda que no caso do GLP, a possibilidade de se discutir critérios de open access e ociosidade deve ser cuidadosamente avaliada, com base no binômio necessidade de atração de investimentos e necessidade de acesso a terceiros. Isto porque quando se normatiza sem análise de impacto regulatório corre-se o risco de afastar investimentos. Em outras palavras, como bem definindo pela Nota Técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), o open access por acordo entre as partes não é vedado, na realidade atende aos princípios de livre mercado e iniciativa. Em contrapartida, o open access por determinação do poder público resta indevido, considerando que o governo não deve interferir na iniciativa privada, preceito constitucional que seria desrespeitado se assim fosse.

Cumpramos reforçar a outra preocupação quanto ao tratamento do setor de GLP. Ocorre que este sempre acaba sendo tratado como os demais produtos combustíveis regulados por essa Agência, ou seja, são tratados em bloco, sem considerar suas peculiaridades. Podemos citar como exemplo que no caso do GLP, em relação a capacidade do terminal/disponibilidade, a capacidade nominal instalada está compatível ao modelo de mercado atual, em que a Petrobras assume a logística baseada em ciclos menores de ressuprimento. Esse modelo de negócio há muito não mais se aplica, por exemplo, para a gasolina, produto para o qual o mercado já conta com maior estrutura de armazenamento.

Em virtude das características do setor de GLP e suas particularidades, onde, atualmente, praticamente 100% do suprimento nacional é garantido pela Petrobras que opera, por si ou pela Transpetro, os Terminais existentes, faz com que o segmento de GLP seja ainda mais excepcional. Desta maneira, salientamos que o segmento de GLP carece de regras que garantam que investimentos se realizem. Entendemos que a oportunidade de se excepcionalizar o GLP é viável neste momento em que se experimenta o desinvestimento da Petrobras, assim como a possibilidade de operadores de terminais atuarem no segmento de GLP de fato.

Nesse sentido, acreditamos ser crucial, considerando todo o contexto e cenário de transitoriedade, que haja incentivo para criação de um ambiente propício a investimentos, baseado na livre iniciativa e menor intervenção, onde regras claras e transparência no processo decisório sejam ingredientes fundamentais.

Portanto, entendemos que apesar da salutar iniciativa da ANP, algumas das propostas constantes na minuta podem em verdade inibir que os investimentos necessários no midstream ocorram, quando o objetivo da Agência é apenas incentivar atração de investimento, atração do capital privado. Inclusive é o que se verifica pelo posicionamento do MINFRA em sua nota técnica n.º1/2020/DGCO/SNPTA (SEI/MINFRA – 2859111), apresentando que não se deve impor quaisquer limitadores da gestão do terminal quanto ao manejo de sua demanda, ou qualquer imposição regulatória que venha a restringir a utilização eficiente do ativo portuário. Assim, resta claro que os objetivos da Agência só serão alcançados com a devida transparência, previsibilidade e segurança jurídica/regulatória para revisão/alteração normativa. Considerando a necessidade de construção de um ambiente de negócios favorável a investimentos, mudanças regulatórias como a atual, com capacidade de alterar o funcionamento de um mercado devem ser amplamente estudadas em profundidade pelo Poder Público quanto ao seu propósito, mecanismo, custos e benefícios. Isto significa total necessidade de elaboração de Análise de Impacto Regulatório (AIR) para nortear o processo de revisão/atualização normativa.

A AIR de qualquer ato regulatório encontra previsão a partir do Capítulo IV, art. 22 e seguintes da Portaria nº 265/2020, que estabelece o novo Regimento Interno da ANP e nova Resolução ANP nº 846/2021. Também encontramos previsão deste importante processo no Decreto nº 10.411/2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório prevista na Lei nº 13.848/2019, denominada Lei das Agências Reguladoras.

Como pode-se observar o artigo 6º da Lei das Agências Reguladoras determina “[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.”

Ainda, de acordo com artigo 5º da Lei nº 13.874/2019, conhecida como Lei de Liberdade Econômica, “[a]s propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.”

Além das previsões legais, a realização prévia de AIR também é considerada pelo próprio Poder Executivo Federal como melhor prática de política pública. Para tanto, basta observar que a Casa Civil da Presidência da República editou, em junho de 2018, os documentos denominados Diretrizes Gerais (“Diretrizes”) e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório (“Guia”). Não realizar uma profunda AIR seria, portanto, não apenas indesejável do ponto de vista da segurança jurídica, mas também infração ao artigo 50, parágrafo 1, da Lei n. 9.784/99, pois representa nítida ausência de motivação explícita, clara e congruente por parte das autoridades públicas.

Verificamos ainda que o legislador na Lei do Petróleo (Lei 9.487/97), já indicava que para estoques e capacidade de armazenamento a ANP deveria apresentar razões econômicas sustentáveis (art. 8º, parágrafo único), isto em 1997. Portanto o quando desejado pelo legislador somente corrobora com o instrumento de AIR. Em outras palavras, a AIR não se trata de uma simples formalidade legal, ou documento optativo, mas sim uma obrigação e oportunidade do regulador, que poderá através dele indicar a motivação do ato, além de demonstrar a existência de ganho social real com a medida adotada.

Cumprir pontuar que o Sindigás sempre defendeu e apresenta as autoridades públicas/reguladores que uma AIR, deve ter, ao início, o enunciado sobre o problema identificado, bem como qual o alvo pretendido com a política/alteração pretendida. Só assim é possível ter clareza sobre a real necessidade da regulação proposta e avaliar se esta é, de fato, a melhor forma de se atingir os objetivos pretendidos. Isso possibilita aferir os custos e benefícios da proposição, do ponto de vista da sociedade como um todo, conferindo aos agentes as diretrizes adequadas para a tomada de decisão.

Importante ressaltar ainda que houve preocupação com o quanto tratado pela ANP nos workshops sobre a revisão da Portaria 251/2000. Isto porque uma Nota Técnica sobre o tema da consulta pública e eventuais edições, não substitui a necessidade de elaboração de uma AIR prévia, com perspectiva dos custos a serem impostos aos agentes regulados. Os documentos não se confundem e não possuem similaridade, ainda mais em temas tão complexos como é o caso da atual revisão normativa. Ademais, sustentar uma revisão tão relevante como esta, em um cenário tão instável economicamente como o atual, abre inseguranças para os agentes regulados e potenciais investidores. Sem uma AIR estruturada pode haver prejuízo para todos os elos.

Deste modo, consideramos que existem marcos legais suficientes para demonstrar que a AIR, dentre tantos valores, confere ao ambiente de negócios a necessária estabilidade para atração de investimentos. Mais que isto, a AIR auxilia no desafio de se fazer mudanças e, ao mesmo tempo, manter estabilidade, conferindo legitimidade às tomadas de decisão e à própria norma, além de considerarmos que há uma questão de responsabilidade relacionada com o ato de gestão do regulador. No mesmo sentido, colocamos a importância da Análise de Resultado Regulatório, que deve ser mapeada e estruturada para o “pós” norma, avaliando resultados, avanços, oportunidades e possibilidades de aprimoramentos.

Por fim, à título de contribuição, trazemos para o debate pontos levantados pelo Sindigás sobre o período de transitoriedade, considerando o cenário de “saída” da Petrobras. A manifestação do Sindigás ocorreu no âmbito do Subcomitê Novo Cenário Downstream do Abastece Brasil (doc. ref. PRES/SBM/055/2020), e julgamos conveniente destacar abaixo os principais aspectos para tratamento,

			<p>que já foram apresentados na época da consulta prévia sobre o tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ü Importante estabelecer um prazo de transitoriedade estruturado para segurança do abastecimento primário; ü Recomenda-se criação da "sala de situação" para consultar, levar demandas e informações; ü Ideal que "sala de situação" trate os dados de maneira regionalizada, de forma mais transparente, célere e eficaz, para acompanhamento das ações estabelecidas; ü Agentes que estiverem operando no abastecimento primário somente devem descontinuar ou reduzir suas ofertas se apresentarem fontes alternativas; ü Regulação deve prever a utilização, por terceiros, dos ativos/serviços da Petrobras para importação; ü Entender que os investimentos em infraestrutura em geral tomam tempo para estarem operativos; ü Não confundir estoques estratégicos com operacionais; ü As alterações/revogações regulatórias devem ser sustentadas economicamente e previamente através de AIR, e no caso específico desta CP não entendemos que pode ser dispensada por questão de urgência, visto que em verdade a dispensa prejudica todo o certame e insere insegurança jurídico-regulatória, além de entendermos que está desconforme com o que preconiza o ordenamento jurídico vigente; ü Por fim, defendemos que se o tema avançar com publicação da norma sem elaboração prévia de AIR específica, deve-se ao menos considerar a obrigatoriedade de execução da análise de resultado regulatório após a publicação da norma. Isto porque, como é de conhecimento da ilustre Agência, o Decreto 10.411/2020 determina que a realização de ARR, em casos em que a AIR for dispensada devido à urgência é obrigatória. Assim, de acordo com o disposto no artigo Art. 12. do Decreto: [...] "[O]s atos normativos cuja AIR tenha sido dispensada em razão de urgência serão objeto de ARR no prazo de três anos, contado da data de sua entrada em vigor." (grifos nossos). <p>Deste modo, recomendamos que seja realizada AIR sobre o tema para disponibilização à sociedade e aos agentes regulados que serão atingidos pela norma, e no caso se haver publicação sem a devida elaboração de AIR que seja feita a ARR no prazo acima citado, inclusive mantendo coerência com o quanto exposto no Parecer nº 00307/2021/PFANP/PGF/AGU que consta como documento da CP ANP 27/2021.</p>	
FORMS	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABLT	Considerações Finais	O FORMS OFFICE DISPONIBILIZADO PELA ANP NÃO PERMITIU A INSERÇÃO INTEGRAL DOS COMENTÁRIOS DA SUGESTÕES, POR TER LIMITAÇÃO DE CARACTERES. DIANTE DA IMPOSSIBILIDADE, A ABTL IRÁ ENVIAR AS CONTRIBUIÇÕES INTEGRAIS POR E-MAIL E PROTOCOLO SEI, NO AUTOS DO PROCESSO 48610.211848/2019-29	
FORMS	SUPERGASBRAS	Considerações Finais	Considerando que o formulário GOOGLE FORMS apresentou limite de caracteres, o presente documento segue encaminhamento para o e-mail: audiencia_sim_251@anp.gov.br, no modelo tradicional da ANP para consultas públicas, conforme indicado no próprio cabeçalho do GOOGLE FORMS. Registramos que não foi possível a inclusão completa de algumas das justificativas para as contribuições de alterações/exclusões/inclusões, pela limitação de caracteres da plataforma, ficando incompleta/prejudicada a argumentação. Assim, segue por e-mail 02 (dois) arquivos: Anexo I: formulário de contribuições e sugestões completo Supergasbras; Anexo II - Material elaborado pela LEGGIO - Ocupação de Berços e tancagens: Derivados e GLP. Jan/2022. PPT.	
FORMS	Grupo Ultra	Considerações Finais	<p>Com as sugestões apresentadas abaixo, o Grupo Ultra se posiciona em contribuição à iniciativa da ANP para revisão da PANP 251/2000. Em embasadas propostas, visamos, com este material, contribuir para a melhor adequação normativa a todos atores do mercado em tela.</p> <p>Acreditamos que o agente regulador tem papel fundamental na transparência e previsibilidade da evolução regulatória. Acreditamos que é assim, com processos estruturados e participativos, que poderemos criar o melhor ambiente para robustos investimentos em prol do desenvolvimento do país.</p>	
FORMS	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Considerações Finais	EM FUNÇÃO DA LIMITAÇÃO DE CARACTERES PARA O CAMPO, ENVIAREMOS COMENTÁRIOS VIA E-MAIL.	
EMAIL	IBP - INSTITUTO BRASILEIRO DE PETROLEO E GAS	Considerações Finais	<p>Parabenizamos a ANP pelos aprimoramentos trazidos nesta nova minuta de Resolução, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) fortalecimento dos contratos e das relações entre as partes; (ii) o reconhecimento da possibilidade de direito de preferência em portos organizados; (iii) fortalecimento da autonomia do operador para definição das regras do terminal. <p>Considerando a expertise técnica do IBP e de seus associados e com a finalidade de contribuir para a melhor regulação do setor, apresentamos algumas sugestões no formulário, que visam refletir as preocupações, abaixo, descritas:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) A vedação da preferência para empresas pertencentes ao grupo econômico do investidor do terminal, gera ineficiências fiscais e administrativas, trazendo aumento expressivo dos custos envolvidos; (ii) Cálculo das capacidades, embora sob responsabilidade do 	

operador, importante destacar que serão sempre baseadas em premissas e expectativas, sendo necessário que a ANP admita eventuais oscilações entre a capacidade contratada e a carga efetivamente movimentada, desde que tais discrepâncias sejam justificadas;

(iii) Limitação do direito de preferência para investidores, incluindo aqueles que, por exigências normativas e regulatórias, tiveram que constituir SPE para assinatura de contratos de arrendamento portuário (Resolução Normativa 07/ANTAQ);

(iv) Estabelecimento de requisitos para a formação de preços em norma, sem avaliação quanto à sua sensibilidade – cabe destacar que os preços devem ser livres e não discriminatórios, em razão dos princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência;

(v) Riscos jurídicos e de desgaste comercial entre operadores e clientes, decorrentes da obrigação do operador se responsabilizar por “abrir espaço” no terminal e preferir a armazenagem frente à movimentação.

(vi) Falta de elaboração de Análise de Impacto Regulatório, pois foram realizadas mudanças substanciais em relação ao marco regulatório atual e à minuta anterior, objeto da Consulta Pública ANP nº 01/2020. Além disso, a AIR serve para definição dos objetivos desejados, incluindo estratégia de fiscalização, estratégia de monitoramento, experiência internacional, mensuração dos impactos, avaliação dos custos e benefícios, bem como das alternativas regulatórias e dos impactos esperados aos agentes, servindo de base para uma futura ARR para verificação se os objetivos pretendidos foram alcançados.

Nessa linha, determina a AGU no parecer nº 00352/2021/PFANP/PGF/AGU:

(...)

18. Observe-se, por oportuno, que o afastamento da obrigatoriedade da elaboração do AIR é uma faculdade concedida ao Administrador e não quer dizer, obrigatoriamente, que o AIR não possa ser elaborado.

19. Caso a área técnica entenda que as mudanças ocorridas entre a minuta original e a nova minuta de resolução são de tal ordem significativas, como se o processo de revisão da PANP 251/2000 estivesse sendo agora iniciado – dada a robustez de tais mudanças – seria oportuna a realização da AIR, a fim de demonstrar as escolhas regulatórias apontadas e a necessidade e a adequação das medidas escolhidas. (grifo nosso)

Vale reforçar que a Análise de Impacto Regulatório, AIR, conforme respaldado pela OCDE é o instrumento mundialmente utilizado para garantia de estabilidade e eficiência do ambiente regulatório, conferindo segurança à economia de um País, atraindo investimentos para setores produtivos, notadamente o de infraestrutura. Além de uma boa prática, o AIR tem sua fundamentação legal conforme a seguir:

Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – Pro-Reg (Decreto 6.062/2007)
LINDB (Decreto-lei 4.657/42, alterado pela Lei 13.655/18.

“Artigo 20: Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.

Parágrafo único: A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face de possíveis alternativas.”

Lei da Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019):

“Artigo 5: As propostas de edição de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá as informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico.

Parágrafo único: Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame, as hipóteses em que será obrigatória a sua realização e as hipóteses em que poderá ser dispensada.”

Lei das Agências Reguladoras (Lei 13.848 /2019)

“Artigo 4º: A Agência Reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre os meios e os fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público.

Artigo 5º: A Agência Reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos.

Artigo 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.”

Decreto 10.411/2020

A despeito do entendimento de que a elaboração de AIR é obrigatória apenas após 15/04/2021, consideramos que os potenciais impactos e custos envolvidos nas normas sugeridas na proposta submetida à consulta pública, o torna mandatário, pelos motivos listados abaixo:

		<p>- A AIR é basilar para a garantia de previsibilidade e segurança jurídica, fundamentais para ocorrência de investimentos, notadamente em infraestrutura.</p> <p>- A ANP é agência reguladora sólida, com fortes quadros técnicos, com plena condição de realizar a AIR no caso de alteração da portaria 251/2000, independentemente da vacatio estabelecida.</p> <p>- A Agência não está impedida de fazer a AIR – e já o fez, inclusive antes da edição da Lei de Agências Reguladoras, no caso da requalificação de recipientes transportáveis para GLP, em 2015). Nesse cenário, faz-se necessário a elaboração de AIR Nível 2, considerando o alto impacto da regulação para o setor de óleo e gás, avaliando as sugestões que apresentamos na presente Consulta Pública. Por fim, dado o tema dos terminais aquaviários apresentar algumas competências concorrentes entre ANTAQ e ANP, não muito claras para os agentes econômicos do setor, reforçamos que a regulação seja consensada entre as Agências Reguladoras, assim como o alinhamento com demais órgãos afetos aos setores de combustíveis e portuário.</p>	
--	--	--	--

5. O presente relatório deve ser disponibilizado no sítio da ANP na internet, com o objetivo de atender ao disposto no art. 11 da Resolução ANP nº 846, de 25 de junho de 2021, e art. 14 da Instrução Normativa ANP nº 8, de 17 de agosto de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **JARDEL FARIAS DUQUE, Especialista em Regulação**, em 18/02/2022, às 17:03, 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 18/02/2022, às 17:04, 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, informando o código verificador **1975662** e o código CRC **2A8A5025**.