

# ANEXO 5 - TEMA 4: ABASTECIMENTO, FISCALIZAÇÃO DO ABASTECIMENTO E QUALIDADE DE PRODUTOS

## TÍTULO: Especificação da Gasolina de Aviação

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	A Gasolina de Aviação é especificada internacionalmente pelas ASTM D910 e DefStan 91-090, harmonizadas. Qualquer alteração na RANP 901 que a diferencie destas duas pode ser encarada como anomalia (ex: JET C).	SIM	1	Prioridade deve estar associada a eventuais mudanças nas normas internacionais, e não deveria ensejar maiores complexidades no rito regulatório.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	A Gasolina de Aviação é especificada internacionalmente pelas ASTM D910 e DefStan 91-090, harmonizadas. Qualquer alteração na RANP 901 que a diferencie destas duas pode ser encarada como anomalia (ex: JET C).	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	3	A inclusão da revisão da concepção da gasolina de aviação na agenda regulatória é essencial para garantir que o produto atenda aos mais altos padrões de segurança e qualidade, alinhados às práticas internacionais. O aprimoramento das regras de controle de qualidade, transporte e armazenamento é indispensável para garantir a segurança das operações aéreas e a confiança dos consumidores, promovendo um ambiente regulatório robusto que acompanhe a evolução do mercado de combustíveis de aviação.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	A inclusão da revisão da concepção da gasolina de aviação na agenda regulatória é essencial para garantir que o produto atenda aos mais altos padrões de segurança e qualidade, alinhados às práticas internacionais. O aprimoramento das regras de controle de qualidade, transporte e armazenamento é indispensável para garantir a segurança das operações aéreas e a confiança dos consumidores, promovendo um ambiente regulatório robusto que acompanhe a evolução do mercado de combustíveis de aviação.	SIM

27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	A Raízen reconhece a importância do assunto e prioriza qualidade e segurança de suas operações. Nesse sentido, sugere à ANP que, na revisão dos critérios de qualidade da gasolina de aviação, estejam previstos critérios de rastreabilidade de origem do produto, especialmente frente à sanção da Lei Federal nº 14.993/2024.	SIM	4	Há o horizonte de regulamentação da Lei Federal nº 14.993/2024 para os próximos 2 anos, tendo em vista o início das obrigações em 2027. Nesse sentido, a Raízen elogia a força de trabalho criada entre ANAC e ANP para coordenar os esforços de regulação sobre os assuntos de interface.	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação			SIM	2		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	3	A inclusão da revisão da concepção da gasolina de aviação na agenda regulatória é essencial para garantir que o produto atenda aos mais altos padrões de segurança e qualidade, alinhados às práticas internacionais. O aprimoramento das regras de controle de qualidade, transporte e armazenamento é indispensável para garantir a segurança das operações aéreas e a confiança dos consumidores, promovendo um ambiente regulatório robusto que acompanhe a evolução do mercado de combustíveis de aviação.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		SIM	5		NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTIVEIS DO MARANHÃO		SIM	5		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍV EIS/PE		NÃO			NÃO
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		NÃO	3		SIM

46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	SIM	5		SIM
50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA	SIM	5		
53	SIM	agente econômico	Atvos	SIM	2	Mudanças nas especificações da gasolina de aviação podem impactar as especificações de entrega e mistura do SAF, que é um mercado em crescimento no Brasil.	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTIV EIS RESAN	NÃO			SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	NÃO			

**TÍTULO: Avaliação da redução do teor de enxofre na gasolina automotiva**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p><b>PROBLEMA REGULATÓRIO:</b></p> <p>Níveis elevados de enxofre possuem implicações negativas bastante severas e conhecidas para o meio ambiente e para a vida humana e dos animais. A Abicom apoia as iniciativas que visam combustíveis "mais limpos". Para a redução do teor de enxofre na gasolina é importante considerar que o Brasil possui uma dependência das importações para atender a sua demanda interna por gasolina que foram, em relação ao volume vendido de gasolina A, de 15 % em 2020, 8,5 % em 2021, 14 % em 2022 e 12 % em 2023. Segundo o Plano Decenal de Energia 2034 da EPE, no seu Caderno de Abastecimento de Derivados, a demanda por gasolina A estará ligeiramente acima da produção nacional no horizonte 2024-2034.</p> <p>Apesar das perspectivas trazidas pelo PL 528/2020, Combustível do Futuro, de aumento do teor de etanol anidro na gasolina ter o potencial de reduzir a dependência das importações de gasolina A é preciso manter as premissas do livre comércio para garantia do abastecimento nacional e um desses aspectos é através da especificação da qualidade.</p> <p>Analizando os principais fornecedores de gasolina A para o Brasil nos últimos 10 anos, observamos que entre 2014 e 2019 houve a perda de mercado dos Países Baixos, sendo superado pelos Estados Unidos que foi predominante nos anos de 2020 e 2021. Em 2022 e, principalmente, 2023 os Países Baixos reaparecem tomando boa parte do mercado dos Estados Unidos. Em 2024, dados até agosto, os Estados Unidos possuem perto de 10 % do mercado, os Países Baixos têm 40 %, Rússia 25 % e os 25 % restantes são de outros países com destaque para Malta.</p> <p>Assim, focaremos a análise nos Estados Unidos, nos Países Baixos e na Rússia quanto aos seus teores de enxofre para gasolina A. Conforme os Artigos: Six Countries Move Up in Top 100 Ranking on Gasoline Sulfur Limits e Carbon-Based Materials for Oxidative Desulfurization and Denitrogenation of Fuels: A Review, na Europa o teor máximo de enxofre permitido para gasolina é de 10 ppm desde 2009, na Rússia em 2016 e nos Estados Unidos foi implantando em 2017.</p> <p><b>OBJETIVOS PRETENDIDOS:</b></p> <p>Considerando os dados acima, a Abicom apoia a redução do teor de enxofre na gasolina A e afirma que não haverá prejuízo para garantia do abastecimento nacional.</p> <p><b>ATORES AFETADOS:</b></p> <p>Considerado a necessidade de importação de gasolina A para garantia do abastecimento, incluir os importadores como atores afetados.</p>	SIM	4	Considerando que os Associados da Abicom atuam importando gasolina A, é de suma importância acompanhar as especificações da qualidade vigentes no Brasil para que elas possuam harmonia internacional.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	3		NÃO

11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Estudos conduzidos pelo CENPES e apresentados à ANP em 2023 mostraram que não há diferenças nas emissões, nem na saturação ou deterioração dos catalisadores, pelo uso de gasolina S10 ou S50. Adicionalmente, o teor de enxofre no etanol anidro e no hidratado (anotar, RANP 907) também deve acompanhar o teor de enxofre na gasolina.	SIM	2	Considerando que não há diferenças nos níveis de emissões, avaliamos que a prioridade do tema é reduzida.	NÃO
18	NÃO	agente econômico	Transcodil Transporte e Comercio de Diesel Ltda	Por isso, é de extrema importância que o tema da verticalização seja debatido com urgência. A demora pode acarretar em uma concentração de mercado que comprometerá a diversidade e a competitividade do setor de combustíveis, trazendo prejuízos significativos para os operadores independentes e para os consumidores.				
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	Reduzir o teor de enxofre da gasolina, observada a viabilidade da indústria nacional e o impacto no preço do produto final, é positiva e converge com a política geral de mitigação dos GEEs assim como valoriza e prolonga a presença dos hidrocarbonetos na matriz de transporte. Havendo a viabilidade para a indústria nacional e razoabilidade nos preços deve-se seguir direto para o S10.	SIM	4	A atual qualidade da gasolina (especificação) já é muito boa. A nova especificação é uma melhoria, mas não é urgente.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	2	Estudos conduzidos pelo CENPES e apresentados à ANP em 2023 mostraram que não há diferenças nas emissões, nem na saturação ou deterioração dos catalisadores, pelo uso de gasolina S10 ou S50. Adicionalmente, o teor de enxofre no etanol anidro e no hidratado (anotar, RANP 907) também deve acompanhar o teor de enxofre na gasolina.	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	4	A inclusão do tema "Redução do teor de enxofre na gasolina automotiva" na agenda regulatória da ANP é fundamental para apoiar a transição energética e o desenvolvimento de combustíveis menos poluentes, alinhando-se com as metas nacionais de redução de emissões e com a definição da fase L8 do Proconve. Com as novas tecnologias automotivas que exigem combustíveis de maior qualidade para minimizar as emissões, o debate sobre a redução do teor de enxofre se torna essencial para promover um impacto ambiental positivo, sem comprometer o desempenho dos motores. No entanto, é necessário que esta transição considere os custos operacionais para produtores e distribuidores, buscando regulamentações que ofereçam claras, soluções técnicas e equilíbrio de custos, de modo a mitigar os impactos sobre o consumidor final e garantir uma mudança eficiente e gradual no setor automotivo.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A inclusão do tema "Redução do teor de enxofre na gasolina automotiva" na agenda regulatória da ANP é fundamental para apoiar a transição energética e o desenvolvimento de combustíveis menos poluentes, alinhando-se com as metas nacionais de redução de emissões e com a definição da fase L8 do Proconve. Com as novas tecnologias automotivas que exigem combustíveis de maior qualidade para minimizar as emissões, o debate sobre a redução do teor de enxofre se torna essencial para promover um impacto ambiental positivo, sem comprometer o desempenho dos motores. No entanto, é necessário que esta transição considere os custos operacionais para produtores e distribuidores, buscando regulamentações que ofereçam claras, soluções técnicas e equilíbrio de custos, de modo a mitigar os impactos sobre o consumidor final e garantir uma mudança eficiente e gradual no setor automotivo.	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação			SIM	2		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A inclusão da revisão da concepção da gasolina de aviação na agenda regulatória é essencial para garantir que o produto atenda aos mais altos padrões de segurança e qualidade, alinhados às práticas internacionais. O aprimoramento das regras de controle de qualidade, transporte e armazenamento é indispensável para garantir a segurança das operações aéreas e a confiança dos consumidores, promovendo um ambiente regulatório robusto que acompanhe a evolução do mercado de combustíveis de aviação.	SIM

37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG	Problema Regulatório: A avaliação acerca da redução do limite máximo do teor de enxofre na gasolina automotiva é essencial para adequação dos objetivos pretendidos na fase L8 do Proconve. Contudo, é necessário que a revisão da especificação da gasolina automotiva também leve em consideração uma reflexão sobre o teor de octanagem previsto para a gasolina C.	SIM	5	Com a promulgação da Lei do Combustível do Futuro e uma provável elevação do teor de mistura do etanol anidro na gasolina C, é necessário que a ANP atualize o teor de octanagem da gasolina C para refletir o aumento esperado no índice em virtude do aumento no teor de mistura. A atualização da especificação da gasolina automotiva é essencial para evitar alterações na qualidade da gasolina A e que venham a ser dissonantes as políticas públicas de incentivo a mobilidade sustentável, como o Programa MOVER, que traz estímulos ao desenvolvimento de motores de alto desempenho e que visem a menor pegada de carbono por quilômetro.	NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")	Descrição: Avaliação da redução do teor de enxofre na gasolina automotiva Problema regulatório: Em 2019, com o início das discussões sobre a redução do teor de enxofre na gasolina automotiva, o setor automobilístico apresentou uma proposta de diminuição desse teor a partir da fase L8, com previsão de implementação em 2025. Inicialmente, a proposta contemplava a introdução da gasolina premium S10 em 2025 e da gasolina comum S10 em 2031. No entanto, no segundo semestre de 2020, o setor revisou sua proposta, estabelecendo que, a partir de 2025, todas as modalidades de gasolina deveriam conter, no máximo, 10 mg/kg de enxofre. A antecipação da exigência para 2025, especialmente no que tange à gasolina comum, é extremamente prejudicial às refinarias privadas, visto que a redução de seis anos no prazo para adequação acarreta elevados custos operacionais e de infraestrutura, considerando a complexidade dos ajustes e os vultosos investimentos necessários para o cumprimento dos novos padrões. Assim, o novo prazo estipulado pelo setor revela-se insuficiente, gerando impactos significativos na adequação das refinarias privadas às novas exigências. Ademais, a comercialização de gasolina que não atenda às especificações estabelecidas pela ANP será vedada, caso incorporada à RANP 807/2020, agravando os custos e prejuízos impostos às refinarias. Objetivos pretendidos: Estender o prazo de transição para adequação ao novo teor de enxofre na gasolina, restabelecendo o prazo original de 2031, em vez do prazo antecipado para 2025. Alternativamente, propõe-se a criação de um Grupo de Trabalho, com participação aberta à sociedade civil, para avaliar tecnicamente e de forma aprofundada os estudos relacionados à migração para o novo teor de enxofre.	SIM	5	A antecipação do prazo para adequação das refinarias às novas exigências de qualidade da gasolina para 2025 impõe custos elevados e complexos ajustes estruturais às empresas. Com a possível vedação da comercialização de gasolina fora dos padrões, conforme a proposta de inclusão à RANP 807/2020, o setor privado enfrenta desafios que aumentam os prejuízos e dificultam a conformidade regulatória.	
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍV EIS/PE		NÃO			NÃO
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		SIM	3		NÃO
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil	Problema Regulatório: A avaliação acerca da redução do limite máximo do teor de enxofre na gasolina automotiva é essencial para adequação dos objetivos pretendidos na fase L8 do Proconve. Contudo, é necessário que a revisão da especificação da gasolina automotiva também leve em consideração uma reflexão sobre o teor de octanagem previsto para a gasolina C.	SIM	5	Com a promulgação da Lei do Combustível do Futuro e uma provável elevação do teor de mistura do etanol anidro na gasolina C, é necessário que a ANP atualize o teor de octanagem da gasolina C para refletir o aumento esperado no índice em virtude do aumento no teor de mistura. A atualização da especificação da gasolina automotiva é essencial para evitar alterações na qualidade da gasolina A e que venham a ser dissonantes as políticas públicas de incentivo a mobilidade sustentável, como o Programa MOVER, que traz estímulos ao desenvolvimento de motores de alto desempenho e que visem a menor pegada de carbono por quilômetro.	NÃO

45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)	Problema Regulatório: A avaliação acerca da redução do limite máximo do teor de enxofre na gasolina automotiva é essencial para adequação dos objetivos pretendidos na fase L8 do Proconve. Contudo, é necessário que a revisão da especificação da gasolina automotiva também leve em consideração uma reflexão sobre o teor de octanagem previsto para a gasolina C.	NÃO	5	Com a promulgação da Lei do Combustível do Futuro e uma provável elevação do teor de mistura do etanol anidro na gasolina C, é necessário que a ANP atualize o teor de octanagem da gasolina C para refletir o aumento esperado no índice em virtude do aumento no teor de mistura. A atualização da especificação da gasolina automotiva é essencial para evitar alterações na qualidade da gasolina A e que venham a ser dissonantes as políticas públicas de incentivo a mobilidade sustentável, como o Programa MOVER, que traz estímulos ao desenvolvimento de motores de alto desempenho e que visem a menor pegada de carbono por quilômetro.	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	OBJETIVO É determinante que a ANP antevêja e mitigue todos os possíveis impactos decorrentes de eventual mudança regulatória, observando questões que geralmente demandam menor atenção como estabilidade da qualidade do produto a fim de evitar a alocação de custos e responsabilidades adicionais à revenda varejista/atacadista de combustíveis.	SIM	4	Necessidade de se ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			

## TÍTULO: Especificação de Asfaltos

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
2	SIM	órgão de classe ou associação	COMITÊ TÉCNICO DE PAVIMENTAÇÃO DA ABEDA	Agilizar as propostas de especificações de produtos asfálticos já em poder da ANP (04 anos). Também ter uma agenda regulatória para importação da enorme quantidade de asfaltos importados entrando no país (mais de 300 mil ton/ano).	SIM	5	Problemas sérios de qualidade no mercado de pavimentação ligados a especificação desatualizada e a importação de produtos asfálticos de qualidade duvidosa.	SIM
3	SIM	instituição governamental	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	Solicitamos priorizar a publicação da PROPOSTA DE REVISÃO DA ESPECIFICAÇÃO DE EMULSÕES ASFÁLTICAS PARA PAVIMENTAÇÃO (Resolução ANP nº 36 de 13/11/2012 e Regulamento Técnico ANP nº 06/2012)	SIM	5	<p>É de suma importância para o DNIT a regulamentação dos ligantes asfálticos pela ANP, e especificamente, a publicação da PROPOSTA DE REVISÃO DA ESPECIFICAÇÃO DE EMULSÕES ASFÁLTICAS PARA PAVIMENTAÇÃO que s.m.j. foi encaminhada em 2018 pela Comissão de Asfaltos do IBP à ANP.</p> <p>Tal atraso vem impactando diretamente a execução / qualidade das obras, visto que são encaminhadas dez proposições de alteração, a saber:</p> <p>A. Inclusão de uma linha "Indicação de Uso", que é a recomendação técnica da aplicação da emulsão pelo tipo de serviço de aplicação;</p> <p>B. Criação de uma emulsão específica para o Serviço de Pintura de Ligação, possuindo alta adesão (pela presença de polímero) e que possa ser usada conforme recebida;</p> <p>C. Em função da proposta "B", as emulsões RR-1C e RR1C-E perderiam sua finalidade e seriam eliminadas;</p> <p>D. Alteração na faixa de viscosidade das emulsões de Ruptura Rápida (RR-2C e RR2C-E) da faixa atual de 100 a 400 s para 70 a 350 s Saybolt Furol a 50°C;</p> <p>E. Unificação da temperatura de determinação da viscosidade Saybolt Furol para 50°C;</p> <p>F. Em função da proposta "E", seria alterada a faixa de viscosidade Saybolt Furol a 50°C das emulsões RL-1C, LA-1C, LAN, EAI, LARC para 50 s máximo. Esta proposta corrobora e harmoniza a temperatura em que as viscosidades já são determinadas na Tabela 2, de Emulsões Asfálticas Modificadas por Polímeros Elastoméricos;</p> <p>G. Eliminação dos ensaios de Resistência à Água (NBR-14249), Adesividade em Agregado Miúdo (NBR-14757)</p> <p>H. Eliminação do ensaio de Destilação (NBR 6568) tanto na Tabela 1 quanto na Tabela 2. I. Alteração do método de obtenção do resíduo asfáltico para fins de ensaio para a norma NBR-14896 para a Tabela 1</p> <p>J. Alteração da faixa de penetração do resíduo da emulsão (obtido pela norma NBR-14896) para 30 a</p>	NÃO

4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1			
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A		NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.			NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Aprimoramento da especificação dos CAPs, substituindo a especificação empírica vigente por uma mais moderna baseada em critérios reológicos, entregando um produto de melhor qualidade.	SIM	5		Necessidade de normalização das melhores práticas e das especificações para garantir a melhor qualidade e perenidade dos serviços de pavimentação.	NÃO
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	Deve fazer todo o esforço de simplificação regulatória, redução de custo para a sociedade, e acolher o aproveitamento racional, de inovação tecnológica, e uso racional de todos subprodutos e produtos da indústria de petróleo aplicável à formulação de asfalto.	NÃO	3			NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	5		Aprimoramento da especificação dos CAPs, substituindo a especificação empírica vigente por uma mais moderna baseada em critérios reológicos, entregando um produto de melhor qualidade.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A			NÃO			NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS			NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação				NÃO			NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.			NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA			NÃO			NÃO

36	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos	<p>O presente documento tem por fim apresentar a sugestões de modificações de dispositivos normativos da Res. ANP n. 897/2022, conforme exposto a seguir.</p> <p>Quanto à obrigação de emitir o certificado da qualidade, conforme o produto, devendo ter a numeração sequencial anual e ser firmado pelo profissional de química responsável pelas análises laboratoriais realizadas, prevista no art. 4º da RANP 897/2022, sugere-se que se acrescente ressalva ao dispositivo de modo a permitir, expressamente, a entrega de cópia digital referido documento ao consumidor final.</p> <p>O mesmo pode-se dizer a respeito do artigo 21 da referida resolução, que determina que a expedição de DANFE referente às operações de comercialização e de transferência do produto seja acompanhada de cópia legível do respectivo certificado de qualidade, a fim de modernizar um setor regulado, que passaria a prever a modalidade digital.</p> <p>A RANP 897/2022, que dispõe sobre as especificações dos asfaltos e dos aditivos asfálticos de reciclagem para misturas à quente e suas regras de comercialização em todo o território nacional, estabelece obrigações ao distribuidor de asfaltos em relação à qualidade do produto nos seus arts. 5º, 6º, 7º, 8º, 9º e 10.</p> <p>Em síntese, tais determinações se referem às condutas de: evitar a degradação térmica do produto e garantir sua fluidez, durante o manuseio e transporte (temperatura mínima 140C° e máxima 177C°); evitar que o produto apresente espuma quando aquecido até 177C°, durante o carregamento e o recebimento; assegurar que as emulsões asfálticas não sejam submetidas a qualquer processo de aquecimento forçado durante o transporte e a descarga; verificar a limpeza do caminhão-tanque ou carreta que receberá asfalto diluído, asfalto de borracha e CAP modificado por polímeros elastoméricos; verificar a limpeza do caminhão-tanque que receberá emulsões asfálticas; recusar o carregamento da carreta ou caminhão-tanque que não estiver limpo para o recebimento de cimento asfáltico, asfalto diluído, asfaltos borracha e CAP modificados por polímeros elastoméricos; e, por fim, preservar as características dos asfaltos constantes no Certificado da Qualidade emitido a cada carregamento, garantindo a qualidade certificada até o recebimento pelo consumidor final.</p> <p>A ABEDA entende ser conveniente e oportuno o estabelecimento de critérios de que permitam delimitar a responsabilidade pela observância das referidas obrigações, destacadamente no cenário fático em que o transporte do produto também é feito por</p>	SIM	4	importância das determinações da agência para as práticas de mercado do setor de asfálticos se tornarem mais previsíveis e seguras; quanto mais – e melhor – a agência se debruçar sobre o setor de asfaltos haverá aumento considerável do desempenho do seguimento em âmbito nacional.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE		NÃO			
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		NÃO			NÃO

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	NÃO	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	NÃO	

## TÍTULO: Controle da Qualidade de Biometano

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			5	Disponibilizar o biometano na cadeia de insumos para a indústria.	
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
10	SIM	instituição governamental	Companhia de Gás do Amazonas - Cigás	OBJETIVOS PRETENDIDOS	SIM	3	Entender os padrões de qualidade do biometano e suas diversas origens.	SIM
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
13	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: Problema regulatório a ser tratado para a viabilidade de inserção do Biometano nas redes de distribuição. A fundamentação regulatória é essencial para o tratamento do tema, diante do aumento de produção do Biometano.	SIM	4	Entender os padrões de qualidade do biometano e suas diversas origens.	
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	4	Para o biometano, dada a definição legal (Lei 14.993/2024) da existência de um mandato de descarbonização de ao menos 1% a partir de 2026 vislumbra-se crescimento expressivo da produção de biometano já a partir de 2025. Considerando o quadro atual em relação ao potencial de produção a partir de diferentes fontes, como aterros sanitários e resíduos agrossilvopastoris e comerciais, é muito relevante que este tema esteja regulado de maneira simultânea e em harmonia regulatória com o regulamento relativo ao processo de certificação e aposentadoria dos CGOBs. Adicionalmente, esse tema impacta toda a cadeia do gás natural e também do óleo diesel.	NÃO

21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	O biometano é um produto novo no mercado, em fase primária de desenvolvimento, de grande importância para a política ambiental, urbana, e de saúde pública. Aspectos regulatório de análise de risco e especificação do produto não devem restritivos, mas genéricos, de forma a permitir a ampliação e o amadurecimento da indústria nascente.	NÃO	2			NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	5		Para o biometano, dada a definição legal (PL Combustível do Futuro) da existência de um mandato de descarbonização de ao menos 1% a partir de 2026, vislumbra-se crescimento expressivo da produção de biometano já a partir de 2025. Considerando o quadro atual em relação ao potencial de produção a partir de diferentes fontes, como aterros sanitários e resíduos agrossilvopastoris e comerciais, é muito relevante que este tema esteja regulado de maneira simultânea e em harmonia regulatória com o regulamento relativo ao processo de certificação e aposentadoria dos CGOBS. Adicionalmente, esse tema impacta toda a cadeia do gás natural e também do petróleo.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO				NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO				
30	SIM	órgão de classe ou associação			NÃO				
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - Sindipostoes.		NÃO	1			NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		NÃO				NÃO
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucreenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		SIM				NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2			NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO				
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE		NÃO				NÃO
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		SIM	5		O tema possui alta relevância para novos entrantes na produção de biometano, é de suma importância que a ANP proceda com a revisão das resoluções que tratam da produção, comercialização, transporte e revenda do biometano.	NÃO

53	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	5	O tema possui alta relevância para novos entrantes na produção de biometano, uma vez que atualmente não é prevista fase de testes e pré-comissionamento, conduta vedada pela SBQ/ANP. Nesse sentido, há atualmente um delay entre as análises da SPC e da SBO. Portanto, se faz necessária não só a Revisão da RANP nº 734/2018, como também das RANPs nº 906/2022 e 886/2022 com o objetivo de viabilizar o uso de técnicas alternativas para determinar a composição majoritária do biometano (e.g., analisadores de gases portáteis e mini-cromatógrafos), as quais possuem comprovadamente desempenho similar aos métodos atualmente autorizados.	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN		NÃO			SIM
57	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	Problema regulatório: A inserção do biometano na malha de gasodutos traz consigo uma série de avaliações para o setor de transporte de gás natural, exigindo estudos para garantir a qualidade do gás, dentre outros.  Objetivo: Definição das exigências de qualidade e demais aspectos para a injeção de biometano nos gasodutos de transporte. Certificação para enquadramento na especificação.	SIM	3	A inserção do biometano na atividade de transporte de gás natural está sendo avaliada pelas transportadoras TAG, TBG e NTS, sendo relevante o compartilhamento de informações com o regulador, visando discussão sobre possíveis adequações.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			
67	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO BIOGÁS - ABIOGÁS		SIM	5	Sugere-se a revisão das RANPs nº 734/2018, 906/2022 e 886/2022 para permitir o uso de metodologias alternativas ao cromatógrafo, como analisadores de gases portáteis e mini-cromatógrafos, especialmente no setor de proteína animal. Considerando o grande potencial desse setor no Brasil e a inadequação do cromatógrafo à realidade dos produtores, essa flexibilização é urgentemente necessária. Propõe-se ainda a harmonização entre os processos de controle de qualidade do biometano de aterros (RANP 886/22) e a autorização de operação de biocombustíveis (RANP 734/18), permitindo que ocorram de forma concomitante. Recomenda-se também que a análise de risco HAZOP, exigida para o controle de qualidade, seja realizada com dados secundários, conforme a metodologia HAZOP, evitando a restrição aos dados de processo da planta. Adicionalmente, sugere-se a permissão para submissão de amostras de qualidade coletadas na fase de comissionamento e a inclusão de dispositivos na RANP 886 para que o ponto de coleta e análise de qualidade possa ser localizado em área sob comodato do produtor no City Gate da concessionária, caso haja concordância da mesma e ausência de pontos de entrega ao consumidor antes do local de coleta e análise.	NÃO

## TÍTULO: Atualização de Regras de Controle da Qualidade na Revenda Varejista

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	1		NÃO
23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	O SINDICATO CONCORDA COM AS ALTERAÇÕES QUE VENHAM GARANTIR MAIS AINDA O CONTROLE DE QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS. REITERANDO A NECESSIDADE DA CONTINUIDADE DA OBRIGAÇÃO DA REALIZAÇÃO DA COLETA DA AMOSTRA TESTEMUNHA, NA ENTREGA DO COMBUSTÍVEL.	SIM	5	QUE OS PRODUTOS TENHAM CADA VEZ MAIS CONTROLE DE QUALIDADE	NÃO

25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 898/2022 é fundamental para aprimorar o controle de qualidade dos combustíveis no varejo, garantindo normas mais atualizadas e aderentes às práticas de mercado. A Brasilcom reforça a necessidade de um controle rigoroso e eficaz, que garanta a transparência em processos e procedimentos tanto para distribuidores quanto para revendedores, garantindo que todos os agentes estejam alinhados com o compromisso de entregar combustíveis de alta qualidade ao consumidor final. Dessa forma, fortalecemos a confiança no mercado e promovemos um ambiente mais competitivo e seguro para todos.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 898/2022 é fundamental para aprimorar o controle de qualidade dos combustíveis no varejo, garantindo normas mais atualizadas e aderentes às práticas de mercado. A Brasilcom reforça a necessidade de um controle rigoroso e eficaz, que garanta a transparência em processos e procedimentos tanto para distribuidores quanto para revendedores, garantindo que todos os agentes estejam alinhados com o compromisso de entregar combustíveis de alta qualidade ao consumidor final. Dessa forma, fortalecemos a confiança no mercado e promovemos um ambiente mais competitivo e seguro para todos.	SIM
27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	ROBLEMA REGULATÓRIO: necessidade de revisão de permissões regulatórias relacionadas à revenda varejista que podem prejudicar o consumidor. OBJETIVOS PRETENDIDOS: Obter norma mais aderente ao ambiente regulatório no que se refere ao controle da qualidade dos combustíveis comercializados na Revenda Varejista. É necessário realizar ARR para garantir a aderência da norma às melhores práticas de mercado. ATORES AFETADOS: Revendedores e distribuidores de combustíveis. NORMA(S) RELACIONADA(S): Resolução ANP nº 898/2022 e RANP 948/2023. Sugestão: Revisão da regulamentação que possibilitou instalação de bomba branca em postos bandeirados, bomba branca para a descaracterização da bomba por completo, preço no painel de preço em separado e inclusão de tanque dedicado, ou a eliminação do texto atual que permite a operação desde que haja um adesivo.	SIM	5	Possibilidade de prejuízo ao consumidor, especialmente diante da possibilidade atual da norma de bomba branca em postos embandeirados.	NÃO
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	Sugestões para atualização da Resolução 898/2022: A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva. B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade. C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações. D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica. E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado. F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio; G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado. H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa	SIM	5		

29	SIM	Entidade sindical	<p>Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS</p> <p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação	<p>PROBLEMA REGULARÓRIO - Sugestões para atualização da Resolução 898/2022:</p> <p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>	SIM	5	Imperiosa a necessidade de aprimorar as normas atuais, para um tratamento mais justo aos agentes regulados.	NÃO

32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.E.S - SindipostosES.	<p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p>	SIM	5		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 898/2022 é fundamental para aprimorar o controle de qualidade dos combustíveis no varejo, garantindo normas mais atualizadas e aderentes às práticas de mercado. A Brasilcom reforça a necessidade de um controle rigoroso e eficaz, que garanta a transparência em processos e procedimentos tanto para distribuidores quanto para revendedores, garantindo que todos os agentes estejam alinhados com o compromisso de entregar combustíveis de alta qualidade ao consumidor final. Dessa forma, fortalecemos a confiança no mercado e promovemos um ambiente mais competitivo e seguro para todos	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	<p>DESCRIÇÃO DA AÇÃO: Revisão da Resolução ANP nº 898/2022, que trata do controle da qualidade do combustível automotivo líquido adquirido pelo Revendedor Varejista para comercialização.</p> <p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Por se tratar de regras em vigor desde 2007, a ANP observou a necessidade de atualizações de regras da Resolução ANP nº 898/2022 (antiga Resolução ANP nº 09/2007) que já não estão mais aderentes à prática do mercado.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Obter norma mais aderente ao ambiente regulatório no que se refere ao controle da qualidade dos combustíveis comercializados na Revenda Varejista.</p> <p>ATORES AFETADOS: Revendedores e distribuidores de combustíveis.</p> <p>NORMA(S) RELACIONADA(S): Resolução ANP nº 898/2022</p>	SIM	5	<p>Sugestões para atualização da Resolução 898/2022:</p> <p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º.</p> <p>É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto</p>	NÃO

38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	<p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>	SIM	5	NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	<p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>	SIM	5	NÃO

40	SIM	<p>órgão de classe ou associação</p> <p>SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO</p>	<p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>			
41	SIM	<p>órgão de classe ou associação</p> <p>Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")</p>				NÃO
42	SIM	<p>órgão de classe ou associação</p> <p>SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE</p>	<p>Sugestões para atualização da Resolução 898/2022:</p> <p>A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de “interditado pela ANP” previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.</p> <p>B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.</p> <p>C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.</p> <p>D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.</p> <p>E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.</p> <p>F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;</p> <p>G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.</p> <p>H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa</p>	SIM	5	SIM

43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27	Sugestões para atualização da Resolução 898/2022: A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva. B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditá-lo por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade. C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações. D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica. E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado. F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio; G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado. H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa	SIM	5	Sugestões para atualização da Resolução 898/2022: A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva. B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditá-lo por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade. C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações. D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica. E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado. F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto	SIM
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva. B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padrão, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditá-lo por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade. C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações. D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica. E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado. F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio; G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado. H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa.	SIM	5		NÃO
50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA		SIM	5		

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTOS DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	PROBLEMA REGULATÓRIO Revisão da Resolução ANP nº 898/2022 para reforçar as regras de controle de qualidade e de responsabilidade do(s) agente(s) econômico(s) acerca do combustível comercializado pela revenda varejista.  OBJETIVOS PRETENDIDOS Aprimorar o sistema de controle de qualidade dos combustíveis e o procedimento de fiscalização pertinente, sob as seguintes diretrizes: a) reforçar na norma sob revisão a importância dos instrumentos boletim de conformidade, amostra-testemunha e registro de análise de qualidade; b) definir prazo máximo para a análise da contraprova e da amostra-testemunha a fim de se evitar o perecimento destes meios de prova; c) dar celeridade na comunicação aos agentes fiscalizados sobre os resultados dos testes laboratoriais (independentemente do resultado), pois há casos em que esta etapa demorou mais de um ano, resultando no descarte/c; d) efetivar a (co)responsabilidade do fornecedor pela qualidade dos produtos, principalmente nos casos em que as desconformidades detectadas não sejam identificáveis pelos postos nos testes à sua disposição; e) incluir o fornecedor dos produtos nos processos administrativos decorrentes de fiscalizações desde seu início; f) art. 9º: exclusão da previsão de uso da faixa de interdição quando a desconformidade apurada não seja detectável pelo posto revendedor, como é o caso do teor de biodiesel e do ponto de fulgor; g) art. 10: delimitação de prazo máximo para que a ANP realize a desinterdição, após a devida correção dos vícios; h) art. 11: criação de procedimento relativo à guarda da amostra contraprova, com rastreabilidade, que pode ser deteriorada/perdida caso seja armazenada incorretamente; i) art. 13: em relação à cobrança pela análise, esta deve incidir tão somente sobre a amostra-testemunha (opcional) e não sobre a contraprova (obrigatória), que integra o custo pela atividade fiscalizatória; j) previsão da necessidade de condução da análise laboratorial em ao menos dois laboratórios credenciados pela ANP, com atuação do agente econômico somente se ambos os resultados apontarem desconformidade por ele detectável; k) ampliar os limites de tolerância para os itens não detectáveis pelo agente econômico.  ATORES AFETADOS Revendedores varejistas (postos de combustíveis e transportadores-revendedores retalhistas) e fornecedores aos postos (distribuidoras,	SIM	5	Necessidade de aprimoramento dos processos sancionatórios.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	PROBLEMA REGULATÓRIO: Concordamos com a importância desta regulação e sugerimos as seguintes melhorias: (a) previsão expressa da responsabilidade solidárias das distribuidoras de combustíveis em relação aos combustíveis comercializados por elas aos revendedores varejistas, especialmente aquelas bandeiradas (esta sugestão, inclusive consta na Nota Técnica nº 36/2018DEE/CADE (SEI 0549357), porém ainda não foi implementada pela ANP); (b) regras mais rígidas para a caducidade das autorizações concedidas aos agentes econômicos que burlarem as normas de qualidade e/ou segurança (e.g., o agente que for pego pela fiscalização adulterando combustível ou bomba se fizer a mesma prática no prazo de 2 anos perde automaticamente a autorização, cabendo nesse caso a inversão do ônus da prova de forma que o agente deverá demonstrar que não teve culpa para poder reaver a autorização); (c) na pesquisa de fiscalização de qualidade, divulgada pela ANP, conste informações específicas sobre o número de postos bandeirados e sem bandeira onde foram encontradas inconformidades de qualidade, problemas nas bombas de abastecimento, tanques ou outras infrações regulatórias; (d) simplificação das informações constantes atualmente no RAQ de forma a serem exigidas apenas aquelas que não constam, por exemplo na nota fiscal. Nesse caso, os dados sobre o motorista ou a distribuidora não seriam necessários, pois já constam no documento fiscal de entrega; (e) o RAQ deveria ser digital, facilitando o seu preenchimento e armazenamento, e não físico, como prevê a norma atual da ANP ou (f) caso seja mantida a atual regra do preenchimento e armazenamento físico do RAQ, que o seu período de armazenamento seja reduzido para 30 dias. Justifica-se isso, pois. Considerando a necessidade de 1 RAQ por combustível e entrega, por mês, em média, um revendedor é obrigado a preencher e manter o arquivo físico entre 24 a 36 RAQs e, por semestre, entre 144 e 216 RAQs, o que gera custos de impressão e armazenamento, a nosso ver, desnecessários.  OBJETIVOS PRETENDIDOS: As medidas ora propostas visam garantir, genericamente, (1) maior responsabilidade das distribuidoras quanto à qualidade dos combustíveis ofertados por ela e comercializados por postos ligados a sua bandeira; (2) maior transparência para os consumidores sobre postos que praticam alguma irregularidade; (3) efetiva punição a agentes econômicos que contrariam as normas da ANP; e (4) maior eficiência, em termos de custos de transação e fiscalização.  OBS.: Encaminhamos ao e-mail strigo@anp.gov.br e agenda.regulatoria@anp.gov.br, documento com explicações e justificativas mais completas.	SIM	5	Como antecipado acima, este tema do maior controle e responsabilização por irregularidades na qualidade, volume de descumprimento das normas editadas pela ANP tem impacto direto nos consumidores, mas também na concorrência e competitividade dos agentes econômicos que seguem integralmente as normas da ANP e são cumpridores das obrigações ali estabelecidas. Ou seja, tratar de forma adequada, ampla, isonômica e imparcial este tema proporcionará um incremento no bem-estar social e dos consumidores, a partir da certeza da oferta de produtos dentro das especificações e condições estabelecidas pela ANP.	NÃO

- A) Sugestão de eliminação dos dizeres na faixa de interdição de "interditado pela ANP" previstos no art. 9º. É de conhecimento da ANP que muitos casos, em especial quanto ao teor de biodiesel, não são de responsabilidade do Posto e não possuem característica de fraude. De outro lado, apesar de necessária a interdição, a exposição do motivo de forma explícita gera séria desconfiança nos consumidores, mesmo que o Posto esteja cumprindo todas as obrigações. Há necessidade de aplicar a razoabilidade para determinadas condutas, entendendo que é suficiente a interdição sem exposição excessiva.
- B) Art. 10º: sugerimos a inclusão de um prazo máximo para desinterdição pela ANP após correção dos vícios. Temos tido casos de postos com simples desregulação de vazão, ou teor de biodiesel fora do padra, que permanecem interditados por muitos dias mesmo após ter solucionado o problema e comunicado à ANP. Já nos foi informado informalmente que tal ocorre em razão do pequeno quantitativo de servidores no setor de medidas cautelares, o que entendemos não pode prejudicar o revendedor. Sugerimos que seja previsto um prazo máximo, após o qual o Posto poderia desinterditar o equipamento por si só, sujeito à fiscalização futura para aferir a regularidade.
- C) Art. 11: entendemos necessários disciplinar a forma correta de armazenamento da contraprova, que por vezes sofre alterações.
- D) Art. 13: entendemos que apenas a análise da amostra testemunha (opcional) deve ser custeada pelo Revendedor, não da contraprova (obrigatória). Ademais, é preciso regulamentar o valor das análises, cuja falta gera insegurança jurídica.
- E) Importante que as análises das amostras coletadas pela fiscalização sejam realizadas ao menos em 2 (dois) laboratórios credenciados pela ANP, antes da lavratura do Auto de Infração. Somente em caso de 2 resultados desconformes o auto seria lavrado.
- F) Flexibilizar os limites de tolerância para os itens cuja análise não seja possível de ser realizada pelo agente econômico (somente em laboratório - EX: PONTO DE FULGOR, TEOR DE BIODIESEL, etc), visto que tais não-conformidades não prejudicam o funcionamento dos motores dos veículos e não tornam o produto impróprio;
- G) Fixar um prazo máximo de validade e realização das análises das contra-provas e amostras-testemunha quando houver tal requisição nas defesas administrativas, visto que as amostras perdem suas propriedades/se deterioram, com o passar do tempo. Que após esse prazo máximo o processo deva ser arquivado.
- H) Rever a previsão do envio automático dos processos que envolvam vícios de qualidade e quantidade para o Ministério Público, que deveria ser feito somente em casos que comprovadamente haja conduta dolosa

## TÍTULO: Especificação do Etanol Combustível

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p><b>PROBLEMA REGULATÓRIO:</b></p> <p>Os tanques de navios usados no transporte de combustíveis/produtos inflamáveis são inertizados com gás carbônico (padrão de mercado) ou nitrogênio (poucos navios e mais caro). O contato prolongado do etanol com o gás carbônico, durante o transporte, propicia a migração do gás carbônico para fase líquida e consequentemente um aumento temporário da acidez do etanol.</p> <p>Atualmente na Resolução ANP 907/2022 os métodos analíticos permitidos, especialmente as NBR 98966 e 16047, consta uma nota onde recomenda-se que as possíveis fontes de CO2 sejam excluídas do ambiente de laboratório de modo a minimizar interferências positivas (aumento no resultado da acidez total).</p> <p>Os métodos NBR atualmente indicados na Resolução ANP 907/2022 não preveem a eliminação da interferência oriunda da presença do CO2 no transporte do etanol. Assim, propomos a inclusão das normas ASTM D 1613-17 e ASTM D 7795-15 para análise de Acidez em Etanol. Tais normas preveem o borbulhamento da amostra com nitrogênio quando o etanol esteve em contato contínuo com o CO2, a ASTM D 1613 já prevê esse borbulhamento, porém ela reforça na nota 3 que o método ASTM D 7795 é o método de referência a ser utilizado.</p> <p>Desde a chegada do navio ao porto até o abastecimento final, o etanol passa por diversos processos de movimentação que promovem o desprendimento do CO2, a ele agregado durante a inertização dos tanques para o transporte marítimo. Esse processo de "desprendimento" é iniciado nos tanques dos terminais marítimos que possuem "respiros" que propiciam a saída do CO2 já no recebimento do produto. Além disso, esse processo continua quando do carregamento dos caminhões nos terminais marítimos, no transporte até as bases de distribuição, nos tanques das bases de distribuição e no carregamento para o cliente final.</p> <p><b>OBJETIVOS PRETENDIDOS:</b></p> <p>Com a inclusão desses métodos (ASTM D 1613-17 e ASTM D 7795-15), estima-se que o valor do frete marítimo para o etanol possa ter uma redução na ordem de 2 até 2,5 vezes do valor atual, com potencial redução do custo de aquisição.</p> <p><b>ATORES AFETADOS:</b></p> <p>Considerando que os Associados da Abicom têm interesse em importar etanol, é de suma importância atualizar as especificações da qualidade vigentes no Brasil para que elas possuam harmonia internacional e permitam a redução nos custos.</p>	SIM	5	Atualizar as especificações da qualidade vigentes no Brasil para que elas possuam harmonia internacional e permitam a redução nos custos.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A		3	Importante o acompanhamento mais próxima da qualidade dos produtos pela ANP, mas o tema pode ser tratado no médio prazo	NÃO

11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	2	Apesar de trazer grande impacto às atividades da Inpasa, a manutenção das regras atuais não é prejudicial para o setor. Frente a outros temas da agenda regulatória, a revisão da Resolução ANP nº 907/2022 é menos urgente.	NÃO
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	3		NÃO
23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	APERFEIÇOAR OS MECANISMOS DE CONTROLE.	SIM	3	PARA EVITAR PROBLEMAS COM OS MECANISMOS DE CONTROLE DE QUALIDADE	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 907/2022 busca modernizar as especificações do etanol combustível e aprimorar seu controle de qualidade. A proposta ajusta a periodicidade das análises e simplifica os requisitos, como a dispensa de adição de corante em algumas situações, garantindo um equilíbrio entre eficiência regulatória e qualidade do produto.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	A revisão da Resolução ANP nº 907/2022 busca modernizar as especificações do etanol combustível e aprimorar seu controle de qualidade. A proposta ajusta a periodicidade das análises e simplifica os requisitos, como a dispensa de adição de corante em algumas situações, garantindo um equilíbrio entre eficiência regulatória e qualidade do produto.	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO	SIM	3		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		SIM	3	A revisão da Resolução ANP nº 907/2022 busca modernizar as especificações do etanol combustível e aprimorar seu controle de qualidade. A proposta ajusta a periodicidade das análises e simplifica os requisitos, como a dispensa de adição de corante em algumas situações, garantindo um equilíbrio entre eficiência regulatória e qualidade do produto.	SIM
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		SIM	3		SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			

42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE		NÃO				
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil			3	NÃO		
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)	SIM		3	NÃO		
48	SIM	agente econômico	PETROBRAS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO	SIM		5	Necessidade de avaliação relativa à flexibilização do limite de condutividade embasado em dados técnicos. O limite de especificação de condutividade evoluiu ao longo do tempo por meio de avaliações históricas dos resultados dos produtores, não sendo levados em consideração sua logística (modais de transporte e armazenamento) e o tempo até a chegada ao distribuidor, que são potenciais agentes de contribuição para o aumento da condutividade. Conforme comentário realizado pela Petrobras na Consulta e Audiência Públicas nº 29/2014, o único estudo técnico relativo à condutividade de etanol foi realizado durante o desenvolvimento deste combustível, apresentando o limite de 500 uS/m. A urgência se deve pelo impacto ao abastecimento das regiões onde há o transporte pelo modal dutoviário, nos períodos entressafras.	NÃO	
50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA	SIM		5			
53	SIM	agente econômico	Atvos	SIM		4	A atualização da Resolução ANP nº 907/2022 é fundamental para garantir que as especificações do etanol combustível estejam alinhadas com as necessidades atuais do mercado e as novas regulamentações ambientais, garantindo a conformidade com o (Proconve). Já a revisão da periodicidade das análises mensais e trimestrais é importante para otimizar os processos de controle de qualidade, assim como a especificação do teor de enxofre no etanol anidro é crucial para garantir a qualidade do combustível. Por fim, é se suma importância uma regra clara sobre a dispensa de adição de corante no etanol anidro durante o transporte do produtor para o terminal evitando causar confusão e ineficiências.	NÃO	
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	OBJETIVO É determinante que a ANP antecipe e mitigue todos os possíveis impactos decorrentes de eventual mudança regulatória, observando questões que geralmente demandam menor atenção como estabilidade da qualidade do produto a fim de evitar a alocação de custos e responsabilidades adicionais à revenda varejista/atacadista de combustíveis.	SIM		4	Necessidade de se ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO				

## TÍTULO: Controle da Qualidade na Importação

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
3	SIM	instituição governamental	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	O mercado de importação de asfaltos vem crescendo no Brasil e certamente irá chegar às obras do DNIT.	SIM	5	Precisamos estabelecer critérios de qualidade para os produtos asfálticos importados. Seguirão as mesmas regulações que os Brasileiros?  Outro assunto importante a ser revisitado pela ANP é a Resolução número 02 de 2005 da ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), na qual ficam claro que as modificações dos ligantes só podem ser realizadas pelos Distribuidores de Asfaltos, agentes autorizados pela ANP a adquirir, armazenar, transportar, aditivar, industrializar, misturar, comercializar, exercer o controle de qualidade do produto a ser utilizado em serviços de pavimentação e prestar assistência técnica ao consumidor final (Inciso V, Artigo 2o, Resolução ANP no 2/05). Com o aparecimento de aditivos, como por exemplo, para produção de misturas mornas acredito que uma releitura da dita Resolução se faz necessária.	NÃO
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	5	A definição do tema é um assunto prioritário para todo o setor de combustíveis	SIM
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	A regulação do tema é prioritária e urgente para a Inpasa, que já apresentou suas sugestões no âmbito da Consulta Pública 07/2023.	SIM
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	O tema está muito voltado à perspectiva de qualidade. Necessário ampliar a abordagem para considerar também as perspectivas de logística e fiscalização, sobretudo para o combate ao mercado irregular. Por exemplo, eventual proposta de se flexibilizar a contratação de laboratórios no destino, em função da limitação de opções nas fronteiras terrestres, pode aumentar as brechas para nacionalização de produtos de forma irregular.	SIM	1	Entendemos que esta ação não deve ser tratada de forma isolada, mas sim em conjunto com as outras perspectivas. Assim, sugerimos uma nova ação sobre controles de qualidade na importação para tratar o tema de forma mais abrangente.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	As exigências atuais são plenamente cumpridas e não haveria necessidade de priorização do tema.	NÃO

25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	Dado que o Brasil depende de 25% do diesel importado e de 10-14% da gasolina importada, é essencial que as firmas inspetoras estejam bem equipadas e qualificadas para garantir a qualidade dos produtos importados. A manutenção e o monitoramento da qualidade destes produtos importados são essenciais para fortalecimento da concorrência.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	Dado que o Brasil depende de 25% do diesel importado e de 10-14% da gasolina importada, é essencial que as firmas inspetoras estejam bem equipadas e qualificadas para garantir a qualidade dos produtos importados. A manutenção e o monitoramento da qualidade destes produtos importados são essenciais para fortalecimento da concorrência.	SIM
27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	<p>Problema Regulatório: Controles na Importação</p> <p>Objetivos Pretendidos: Implementar mecanismos sofisticados para garantir a concorrência leal e combater irregularidades na importação.</p> <p>Atores afetados: importadores.</p> <p>Normas relacionadas: RANP nº 680/2017, RANP 959/2023.</p> <p>Sugestões à Agenda Regulatória:</p> <p>(1) Importação de insumos: passar a prever obrigatoriedade de certificado no destino na importação de insumos sem especificação da ANP (voltados à produção de gasolina como as outras naftas), comparando seu enquadramento a spec. de gasolina A. Ao enquadrar, informar Receita/SEFAZ da necessidade de retificação e pagamento de tributos;</p> <p>(2) Avaliar a criação de canais de controle distintos na ANP: verde, cinza e vermelho para categorizar os controles na importação. Neste caso, o verde seria liberado com controles mínimos, cinza quando a liberação da carga demanda ensaios adicionais, comprovação de destinação e uso pelos clientes e vermelho quando existe impedimento de LI e outros.</p> <p>(3) Prever a revogação do art. 18 da RANP nº 959/2023 em caso de inadimplência ao SIMP superior a 90 dias consecutivos;</p> <p>(4) Exigência de capital social mínimo para importadores e gradação de capital social conforme operação. Resolução ANP nº 959/2023 – Art. 5º Novo Inciso e §. Sugestões:</p> <p>"III - Certidão simplificada da Junta Comercial com capital social mínimo MR\$5 (cinco milhões de reais) para empresas de comércio exterior de combustíveis ou de insumos para sua produção;</p> <p>§ 1º Capital social deverá ser atualizado para 15 MR\$ quando volume de importação mensal &gt; 20 kton e 25 MR\$ para volumes de importação &gt;40 kton".</p>	SIM	3		SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO	SIM	4	Ajuste às especificações, alguns produtos importados têm coloração bem distinta dos nacionais	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	Dado que o Brasil depende de 25% do diesel importado e de 10-14% da gasolina importada, é essencial que as firmas inspetoras estejam bem equipadas e qualificadas para garantir a qualidade dos produtos importados. A manutenção e o monitoramento da qualidade destes produtos importados são essenciais para fortalecimento da concorrência.	SIM

36	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos	<p>Considerando que a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos – ABEDA representa as principais empresas distribuidoras de asfaltos e de emulsões asfálticas, asfaltos especiais do país, com diversos associados de grande relevância no mercado regulado pela agência; e</p> <p>Considerando o entendimento e interesse da ABEDA de que o mercado de produção e distribuição de asfaltos continue a ser regulado pela ANP, haja vista a importância de preservar a segurança das operações e qualidade dos produtos desse setor econômico; e</p> <p>Considerando que a Resolução ANP n. 680/2017, que dispõe sobre as obrigações quanto ao controle da qualidade dos produtos importados, a serem atendidas pelo importador e pela firma inspetora contratada por este, em todo o território nacional; e</p> <p>Considerando que foram verificados i) falta de aderência das regras com a prática do mercado, no que se referem as firmas inspetoras; e ii) falta de infraestrutura das firmas inspetoras nas fronteiras terrestres, responsáveis pela análise da qualidade dos produtos importados, dificultando o atendimento às exigências da Resolução ANP nº 680/2017;</p> <p>O presente documento tem por fim apresentar a sugestões de modificações de dispositivos normativos da Resolução ANP n. 680/2017, conforme exposto a seguir.</p> <p>Observa-se que a RANP 680/2017 não incide sobre a operação de importação de asfalto, de modo que esse setor se encontra mais vulnerável que outros quando da internalização de produtos em desconformidade.</p> <p>No entanto, com vistas ao incremento do controle da qualidade dos produtos asfálticos, faz-se necessário que o importador ou agente de comércio exterior passem a ter a obrigação de garantir a qualidade de asfaltos importados, e, para tanto, contratar empresa de inspeção da qualidade para realizar o controle da qualidade no local de destino, passando tal produto a constar no rol do art. 3º da RANP 680/2017, em novo inciso.</p> <p>A falta de laboratórios não pode ser um impeditivo, e uma saída pode ser acreditar os laboratórios das Distribuidoras para fazer essa inspeção e certificação de qualidade.</p>	SIM	4	<p>Havendo o estímulo ao cumprimento das especificações já na área de importação, a problemática identificada pela ANP pode começar a ser enfrentada, dado que pelo aumento do controle de qualidade na importação, no caso do asfalto, a falta de aderência das regras com a prática do mercado, no que se referem as firmas inspetoras, e a falta de infraestrutura das firmas inspetoras nas fronteiras terrestres, responsáveis pela análise da qualidade dos produtos importados, dificultando o atendimento às exigências da Resolução ANP nº 680/2017, podem tomar novos rumos por forçar a soluções criativas.</p>	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE		NÃO			

49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo	- PROBLEMA REGULATÓRIO: incluir como item iii) falta de agilidade na certificação do produto importado no destino - OBJETIVOS PRETENDIDOS: Promover a concorrência leal no mercado de combustíveis importados e reduzir a burocracia do processo de importação por meio da simplificação dos parâmetros de análise no CQD - Certificado de Qualidade do Destino - NORMA RELACIONADAS: Incluir RANP 828/2020 e RANP 825/2020	SIM	4	<p>O atual processo de certificação da qualidade do gás liquefeito de petróleo (GLP) no destino tem impacto significativo na liberação do produto, incorrendo em maiores custos de armazenamento, análises do produto, estadia de navios e caminhões, assim como no atraso na disponibilização do produto à sociedade por parte das importadoras/distribuidoras. Assim, é sugerido que na importação do GLP, caso o CQO – Certificado de Qualidade na Origem seja emitido com todas as características da especificação estabelecida pela ANP para o produto, o CQD – Certificado de Qualidade no Destino teria seu escopo reduzido, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• apenas os principais ensaios para esse produto: visuais, água livre e massa específica;</li> <li>• o importador/distribuidora que adquiriu o produto, assinaria um termo de responsabilidade se responsabilizando pelos ensaios do CQO;</li> <li>• importador/distribuidora poderia adotar o Boletim de Conformidade, em substituição ao CQD, com assinatura da empresa importadora ou distribuidora.</li> </ul> <p>Cumpra-se ressaltar que o GLP não é miscível com a água. Isso ocorre porque o GLP é composto principalmente de hidrocarbonetos como propano e butano, que são apolares, enquanto a água é uma substância polar. Substâncias polares e apolares geralmente não se misturam devido às diferenças em suas propriedades químicas.</p> <p>Considerando que o GLP não tem histórico de fraude em sua qualidade, recomendável que a regulação trate diferentemente essa energia viabilizando que o importador tenha apenas um laudo de profissional especializado para análise, sem necessidade de que este tenha um credenciamento na ANP, bastando que o importador apresente o laudo e se responsabilize pela qualidade do produto que vier a comercializar, podendo, eventualmente, a ANP efetuar fiscalização nos profissionais que emitirem os laudos ou destes exigir algumas informações adicionais em caso de dúvida.</p>	SIM
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	OBJETIVO É determinante que a ANP reforce o controle de qualidade nesta etapa inicial da cadeia, evitando problemas nos demais segmentos, notadamente para os setores de distribuição e revenda varejista/atacadista de combustíveis, que amargam notórios problemas concorrenciais.	SIM	5	<p>Necessidade de tornar eficaz o sistema de controle de qualidade a fim de mitigar a concorrência desleal que afeta o mercado de combustíveis importados e demais elos da cadeia de abastecimento.</p>	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			

## TÍTULO: Qualidade do Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			5	Disponibilizar uma maior oferta de gás natural para a industrial	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	5	Dada a importância e o impacto da especificação de gás natural junto aos consumidores no uso adequado do gás como combustível, bem como na ampliação da oferta doméstica, esse tema é de alta relevância para o setor, lembrando que o tema está em tratativas pela ANP.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		NÃO			
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação			NÃO			
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	OBJETIVO É determinante que a ANP antevê e mitigue todos os possíveis impactos decorrentes de eventual mudança regulatória, observando questões que geralmente demandam menor atenção como estabilidade da qualidade do produto a fim de evitar a alocação de custos e responsabilidades adicionais à revenda varejista/atacadista de combustíveis.  ATORES AFETADOS Carregadores, importadores, produtores, distribuidores de gás canalizado, revendedores varejistas e consumidores.	SIM	4	Necessidade de se ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	NÃO
57	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	Atores afetados: O transportador é um ator afetado diretamente caso o gás não esteja especificado podendo incorrer em problemas operacionais, estruturais e falhas de transporte.	SIM	4	Consideramos que o tema está em estágio avançado de regulamentação, com prazos para Consulta e Audiência Pública já estabelecidos pela ANP, sendo imprescindível que o cronograma seja seguido, visando finalizar a revisão da referida RANP, que flexibiliza a injeção do gás natural desconforme oriundo do pré-sal, quanto aos limites dos hidrocarbonetos (alteração principal no aumento do teor de etano) na malha de transporte, através de autorizações para casos específicos, impactando no consumo do cliente (redução da vazão em termos de energia, pois o GN será mais rico - maior PCS), podendo haver impactos nas AOs e contratos de transporte devido as alterações das condições operacionais, além de mudanças nos planos de manutenção por possíveis aumentos da periodicidade das intervenções a fim de garantir a confiabilidade operacional no sistema de transporte.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			

## TÍTULO: Especificações dos combustíveis marítimos.

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	Para além do uso do biodiesel nos combustíveis marítimos seria importante a discussão sobre outros produtos como o etanol, o metanol verde e a amônia verde	SIM	5	O tema é fundamental para o futuro do setor de biocombustíveis e terá relevância no desenvolvimento de novas tecnologias e investimentos no setor	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	O tema é muito importante para a Inpasa, considerando possíveis novos usos para seus produtos. Nesse sentido, a resolução não deve se limitar à mistura de biodiesel, admitindo outros biocombustíveis como etanol e combustíveis sintéticos.	NÃO
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Existe a necessidade da regulamentação das misturas no ODM e da permissão da adição voluntária prevista na Lei 14.993/2024.	SIM	3	Necessidade de regulamentação perene do tema, em consonância com os padrões internacionais, de modo a trazer maior segurança jurídica para os agentes do setor.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	3	Necessidade de regulamentação perene do tema, de modo a trazer segurança jurídica para os agentes do setor.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 920/2023, em função das metas progressivas de adição de biodiesel ao diesel previstas no PL 528/2020, deve considerar cuidadosamente as orientações técnicas e a estabilidade do produto. O aumento do percentual de biodiesel acima de 15% pode impactar a qualidade e o desempenho dos motores, exigindo ajustes específicos nas especificações. A Brasilcom reforça a necessidade de critérios rigorosos de avaliação para garantir que o aumento do mandato seja acompanhado de segurança e previsibilidade, evitando prejuízos ao mercado e aos consumidores.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	A revisão das especificações dos combustíveis marítimos, em conformidade com a nova ISO 8217, busca incluir biocombustíveis no segmento aquaviário, contribuindo para a descarbonização e alinhando a regulação nacional às práticas internacionais. A Brasilcom defende uma transição energética dentro de parâmetros equânimes e posições coesas, enfatizando que a descarbonização da matriz de transportes deve ser uma responsabilidade compartilhada por todos os agentes do setor, garantindo um mercado mais sustentável.	SIM

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação			NÃO			
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1	NÃO	
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO	4	A revisão das especificações dos combustíveis marítimos, em conformidade com a nova ISO 8217, busca incluir biocombustíveis no segmento aquaviário,descarbonização e alinhando a regulação nacional às práticas internacionais. A Brasilcom defende uma transição energética dentro de parâmetros equânimes e posições coesas, enfatizando que a descarbonização da matriz de transportes deve ser uma responsabilidade compartilhada por todos os agentes do setor, garantindo um mercado mais sustentável.	SIM
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucreenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		SIM	5	Em conformidade com a agenda nacional, e os compromissos internacionais, de descarbonização da matriz de transporte, é necessário que a ANP inclua a atualização das normas relativas aos combustíveis marítimos como pauta prioritária nos próximos anos. O setor marítimo e portuário tem metas de neutralidade de emissões líquidas de CO2eq para 2050, o que requer uma grande transformação no consumo energético, já que mais de 99% do combustível consumido por embarcações é de origem fóssil, segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO). A urgência de reduzir emissões e migrar o consumo de combustíveis para os chamados bio-bunkers compõe uma agenda regulatória essencial para alavancar o desenvolvimento dessa cadeia em direção de uma economia de baixo carbono.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		SIM	5	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil		SIM	5	Em conformidade com a agenda nacional, e os compromissos internacionais, de descarbonização da matriz de transporte, é necessário que a ANP inclua a atualização das normas relativas aos combustíveis marítimos como pauta prioritária nos próximos anos. O setor marítimo e portuário tem metas de neutralidade de emissões líquidas de CO2eq para 2050, o que requer uma grande transformação no consumo energético, já que mais de 99% do combustível consumido por embarcações é de origem fóssil, segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO). A urgência de reduzir emissões e migrar o consumo de combustíveis para os chamados bio-bunkers compõe uma agenda regulatória essencial para alavancar o desenvolvimento dessa cadeia em direção de uma economia de baixo carbono.	SIM

45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		SIM	5	Em conformidade com a agenda nacional, e os compromissos internacionais, de descarbonização da matriz de transporte, é necessário que a ANP inclua a atualização das normas relativas aos combustíveis marítimos como pauta prioritária nos próximos anos. O setor marítimo e portuário tem metas de neutralidade de emissões líquidas de CO2eq para 2050, o que requer uma grande transformação no consumo energético, já que mais de 99% do combustível consumido por embarcações é de origem fóssil, segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO). A urgência de reduzir emissões e migrar o consumo de combustíveis para os chamados bio-bunkers compõe uma agenda regulatória essencial para alavancar o desenvolvimento dessa cadeia em direção de uma economia de baixo carbono.	SIM
51	SIM	agente econômico	Vibra Energia S/A	Adequar a RANP à Lei 14.993/2024, regulamentar as misturas de ODM com biodiesel e Diesel Verde, bem como a permissão de adição voluntária.	SIM	5	Necessidade de regulamentação célere do tema para permitir a descarbonização do setor marítimo, inclusive voluntária. Também adequar a regulação nacional aos padrões internacionais e dar maior segurança jurídica para os agentes do setor.	NÃO
55	NÃO	agente econômico	Grupo Dislub Equador	Entende-se por adequada a adição de biodiesel ao Óleo Diesel Marítimo, especialmente, sob o aspecto favorável ao meio ambiente com a descarbonização da matriz energética. No entanto, aspectos logísticos, infraestruturais, fatores da natureza (crise hídrica) e ocasionalmente fatores humanos (escassez de embarcações, elevação de custos de cabotagem, bloqueios rodovias, paralisação motorista) que refletem no suprimento do biodiesel (B100) na região norte do país, devem ser cautelarmente considerados na fase de transição. Isso porque são identificadas atualmente, nesta região, problemáticas operacionais para atender regras atinentes à adição do biodiesel no diesel, vez que o biodiesel possui base supridora concentrada na região centro oeste. Com efeito, para harmonizar a iniciativa de descarbonização é imprescindível considerar que percentuais e rigores homogêneos em diferentes regiões do País inevitavelmente criam distorções que prejudicam os agentes regulados e, por reflexo, a complexidade da operação pode ensejar prejuízos sociais com a elevação de custos diretos e indiretos para transportar, estocar e manter sob especificação o biocombustível, sobretudo na região Norte. Nessa linha é necessário que o normativo regulador contemple expressamente autorizações autoexecutórias que, atendidos requisitos objetivos de necessidade, terão o condão de flexibilizar o atendimento ininterrupto de percentuais de mistura de combustíveis.	SIM	3		NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	OBJETIVO É determinante que a ANP antevêja e mitigue todos os possíveis impactos decorrentes de eventual mudança regulatória, observando questões que geralmente demandam menor atenção como estabilidade da qualidade do produto a fim de evitar a alocação de custos e responsabilidades adicionais à revenda varejista/atacadista de combustíveis.	SIM	4	Necessidade de se ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			

## TÍTULO: Regras de uso de combustível experimental e de biodiesel e suas misturas com óleo diesel

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	O tema é muito importante para a Inpasa, considerando possíveis novos produtos e misturas.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	3	A inclusão do tópico "Regras de uso de combustível experimental e de biodiesel e suas misturas com óleo diesel" na agenda regulatória da ANP é essencial para a transferência da transição energética, simplificando o processo de autorização para testes e usos específicos de biocombustíveis. A reavaliação e unificação das normas vigentes permitirão maior flexibilidade e agilidade na condução de experimentos que exploram inovações sustentáveis, reduzindo barreiras burocráticas e custos regulatórios que limitam a entrada de novas tecnologias no mercado. Com a atualização das regras, o setor poderá desenvolver e validar soluções energéticas mais limpas de forma rápida e coesa, atendendo aos avanços tecnológicos e à demanda por combustíveis de menor impacto ambiental.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	A inclusão do tópico "Regras de uso de combustível experimental e de biodiesel e suas misturas com óleo diesel" na agenda regulatória da ANP é essencial para a transferência da transição energética, simplificando o processo de autorização para testes e usos específicos de biocombustíveis. A reavaliação e unificação das normas vigentes permitirão maior flexibilidade e agilidade na condução de experimentos que exploram inovações sustentáveis, reduzindo barreiras burocráticas e custos regulatórios que limitam a entrada de novas tecnologias no mercado. Com a atualização das regras, o setor poderá desenvolver e validar soluções energéticas mais limpas de forma rápida e coesa, atendendo aos avanços tecnológicos e à demanda por combustíveis de menor impacto ambiental.	SIM

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação			NÃO	1	A revenda, elo final da cadeia, é penalizada diretamente pela qualidade do produto que deste a mistura com Biodiesel apresenta problemas.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A inclusão do tópico "Regras de uso de combustível experimental e de biodiesel e suas misturas com óleo diesel" na agenda regulatória da ANP é essencial para a transferência da transição energética, simplificando o processo de autorização para testes e usos específicos de biocombustíveis. A reavaliação e unificação das normas vigentes permitirão maior flexibilidade e agilidade na condução de experimentos que exploram inovações sustentáveis, reduzindo barreiras burocráticas e custos regulatórios que limitam a entrada de novas tecnologias no mercado. Com a atualização das regras, o setor poderá desenvolver e validar soluções energéticas mais limpas de forma rápida e coesa, atendendo aos avanços tecnológicos e à demanda por combustíveis de menor impacto ambiental.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		SIM	5		SIM
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN		NÃO			NÃO

60 SIM

órgão de  
classe ou  
associação

AbriLivre -  
Associação  
Brasileira de  
Revendedores de  
Combustíveis  
Independentes e  
Livres.

NÃO

**TÍTULO: Revisão da Resolução ANP no 856/2021**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	Ajustar a regulação brasileira aos padrões internacionais	SIM	5	Importante que a regulação referente ao SAF esteja concluída nos próximos meses, tendo em vista a previsão de mandato na Lei do Combustível do Futuro e o direcionamento de investimentos em plantas e compra de produto	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Suprimir a nomenclatura do Jet-C.	SIM	5	O Querosene de Aviação é especificado internacionalmente pelas ASTM D1655 e DefStan 91-091, harmonizadas, e que adotam apenas as nomenclaturas Jet A e Jet A-1, inclusive para as misturas dos combustíveis minerais com o alternativo.  Além do não reconhecimento do JET-C para abastecimento das aeronaves, sua existência leva à criação de mais um grade de combustível de aviação. Ou seja, além do JET A e JET A1, haveria o JET C, gerando a necessidade de infraestrutura logística segregada. A existência do JET C também implica que os agentes da cadeia devem estar preparados para ter infraestrutura específica, incorrendo em custos mais elevados e maior complexidade da operação. O mundo usa JET A e JET A-1, sendo o JET C (ou outra nomenclatura) um produto não reconhecido, impactando na sua colocação no mercado.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	5	O Querosene de Aviação é especificado internacionalmente pelas ASTM D1655 e DefStan 91-091, harmonizadas, e que adotam apenas as nomenclaturas Jet A e Jet A-1, inclusive para as misturas dos combustíveis minerais com o alternativo.  Além dos problemas regulatórios já citados acima, que implicam no não reconhecimento do JET-C para abastecimento das aeronaves, a existência do JET C leva a criação de mais um grade de combustível de aviação. Ou seja, além do JET A e JET A1, haveria o JET C, gerando a necessidade de infraestrutura logística segregada. A existência do JET C implica que os agentes da cadeia devem estar preparados para ter infraestrutura específica, incorrendo em custos mais elevados e maior complexidade da operação. O mundo usa JET A e JET A-1, sendo o JET C (ou outra nomenclatura) um produto não reconhecido, impactando na sua colocação no mercado.	NÃO

26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A			NÃO			NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS			NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação				NÃO			
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.E.S - SindipostosES.			NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA			NÃO			NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB			NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")			NÃO			
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27			SIM			SIM
53	SIM	agente econômico	Atvos			SIM	4	Para o mercado de SAF florescer no Brasil é importante que o país se alinhe às normas internacionais e às melhores práticas da ASTM, devendo começar esse processo o quanto antes até para adaptar a infraestrutura necessária	NÃO

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	NÃO				SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	NÃO				
67	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO BIOGÁS - ABIOGÁS	SIM	4	Para o mercado de SAF florescer no Brasil é importante que o país se alinhe às normas internacionais e às melhores práticas da ASTM, devendo começar esse processo o quanto antes até para adaptar a infraestrutura necessária		NÃO

**TÍTULO: Revisão da Resolução ANP 920/2023**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM		SIM	5	A participação , de todos os agentes envolvidos na produção, distribuição e revenda neste processo é fundamental para garantir a transparência e objetividade desse processo de testes. Deve ser assegurada a utilização de combustíveis iguais aos comercializados, evitando o uso de amostras selecionadas para a obtenção de resultados não reais	NÃO
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
6	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais - ABIOVE CNPJ 00.640.409/0001-72	A ABIOVE avalia que a especificação da RANP 920/2023 é adequada para teores superiores de biodiesel previstos na Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024). No entanto, caso a ANP decida revisar a especificação do biodiesel, sugere-se que também seja revisada a especificação do diesel disposta pela RANP 968/2024.  A entidade sugere apenas que seja revista a exigência sobre o teste de filtração por imersão a frio, que não tem caráter reprobatório (deve-se apenas "anotar" o resultado). Entretanto, em condições normais, é o teste mais longo de toda a lista de requisitos a ser cumprida pelo produto, podendo demorar, em alguns casos, 48 horas, prejudicando a liberação da carga produzida. A informação do TFIF de todos os lotes, passada uma vez por mês, não prejudica a avaliação da Agência da característica em questão, já que receberá exatamente a mesma informação, com a única diferença que os resultados estarão consolidados contendo um mês de produção.	SIM			
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			

15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	<p>Sugerimos que as especificações sejam, no mínimo, compatibilizadas com os parâmetros europeus: embora o Brasil seja mais rigoroso nos requisitos exigidos para o B100, isso não ocorre na mistura BX final.</p> <p>Entendemos que o Brasil utiliza o dobro do teor europeu e os requisitos de qualidade deveriam ser proporcionalmente mais rigorosos, de forma a compatibilizar um baixo nível de contaminantes na mistura final que é comercializada ao consumidor.</p> <p>Além disso, sugerimos que a ANP promova transparência aos testes que visam comprovar a viabilidade técnica, previstos na Lei 14.993/24, desde seu planejamento até seus resultados. Importante frisar que os testes não devem se limitar aos ensaios de bancada, mas precisam refletir condições operacionais de campo.</p> <p>Por fim, também é importante regulamentar a previsão de adição voluntária constante na Lei 14.993/2024.</p>	SIM	5	<p>Com o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel devem ser adequados os níveis de contaminantes (gliceróis, metais) presentes no B100 de forma que a mistura BX final esteja adequada ao uso, além de avaliar a adequação de limites ou métodos de ensaio de outras características (estabilidade à oxidação, teste de filtração).</p> <p>A ANP precisa se preparar para os desdobramentos da Lei 14.993/2024. No caso específico, será necessário atualizar a regulamentação do biodiesel assim que forem concluídos os testes previstos para comprovação da viabilidade técnica.</p>	NÃO
23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	<p>O PONTECIAL AUMENTO DE MANDATO DE BIODIESEL NO DIESEL PARA VALORES ACIMA DE 15% NÃO ENTENDE-SE BEM VINDO, PARA OS REVENDEDORES E PARA OS CONSUMIDORES. AMBIENTALMENTE É MELHOR, TODAVIA, NA MISTURA COM DIESEL, TANTO O CONSUMIDOR, COMO O REVENDEDOR TERÃO QUE TER UM MAIOR CONTROLE. OBSERVA-SE, AINDA, QUE O CUSTO DO BIODIESEL É BEM MAIOR DO QUE O DO ÓLEO DIESEL A. NÃO DEVEMOS ESQUECER QUE OS REVENDEDORES NO PRESENTE MOMENTO JÁ ENFRENTAM DIFICULDADES JUNTO AOS USUÁRIOS. RESSALTANDO OS EQUIPAMENTOS ESTACIONÁRIOS, GERADORES, MAQUINAS ETC... OBSERVANDO-SE, AINDA, A MARGEM DE GANHO COM ADULTERAÇÃO DO MESMO.</p>	SIM	5	ATENPAR PARA O CUSTO DO BIODIESEL.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	4	Com o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel devem ser adequados os níveis de contaminantes (gliceróis, metais) presentes no B100 de forma que a mistura BX final esteja adequada ao uso, além de avaliar a adequação de limites ou métodos de ensaio de outras características (estabilidade à oxidação, teste de filtração).	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	4	A progressão do teor de biodiesel exige a realização de estudos e testes de viabilidade para verificar a pertinência e a compatibilidade das novas especificações com os motores, sem comprometer sua durabilidade e desempenho. Esses estudos também são essenciais para avaliar o impacto sobre a infraestrutura de distribuição e abastecimento, identificando antecipadamente as adaptações possíveis e mitigando riscos logísticos.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 920/2023, em função das metas progressivas de adição de biodiesel ao diesel previstas no PL 528/2020, deve considerar cuidadosamente as orientações técnicas e a estabilidade do produto. O aumento do percentual de biodiesel acima de 15% pode impactar a qualidade e o desempenho dos motores, exigindo ajustes específicos nas especificações. A Brasilcom reforça a necessidade de critérios rigorosos de avaliação para garantir que o aumento do mandato seja acompanhado de segurança e previsibilidade, evitando prejuízos ao mercado e aos consumidores.	SIM
27	SIM	agente econômico	Raizen S.A.	<p>Problema Regulatório: Regulamentação da metodologia de aferição da qualidade de Biodiesel em fiscalizações</p> <p>Objetivos pretendidos: trazer previsibilidade e confiabilidade à aferição da qualidade do biodiesel.</p> <p>Atores afetados: produtores de biodiesel, distribuidores.</p> <p>Norma relacionada: RANP 920/2023.</p> <p>Sugestão: é necessária a uniformização das normas relacionadas à qualidade do biodiesel (RANP 920/2023 e 828/2020) àquelas estabelecidas pela ABNT, além da inclusão de previsão de utilização para análises apenas de laboratórios acreditados para condução dos ensaios.</p>	SIM	5	A presença do biodiesel no mercado tem aumentado progressivamente e a tendência é de crescimento, em especial pelo advento da Lei Federal 14.993/2024. Nesse sentido, é fundamental estabelecer exigência de metodologia adequada para balizar o produto do mercado.	NÃO
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	<p>Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023</p> <p>A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%.</p> <p>B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura</p>	SIM	5		

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5	A revenda, elo final da cadeia, vem enfrentando problemas com a qualidade da mistura diesel/biodiesel desde a sua implantação.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.E.S - SindipostosES.	A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	5	A revisão da Resolução ANP nº 920/2023, em função das metas progressivas de adição de biodiesel ao diesel previstas no PL 528/2020, deve considerar cuidadosamente as orientações técnicas e a estabilidade do produto. O aumento do percentual de biodiesel acima de 15% pode impactar a qualidade e o desempenho dos motores, exigindo ajustes específicos nas especificações. A Brasilcom reforça a necessidade de critérios rigorosos de avaliação para garantir que o aumento do mandato seja acompanhado de segurança e previsibilidade, evitando prejuízos ao mercado e aos consumidores.	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	NÃO
38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDADORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		

41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5		
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27	Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023 A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura	SIM	5	SIM	
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%. B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura.	SIM	5	NÃO	
51	SIM	agente econômico	Vibra Energia S/A	Regulamentar a mistura voluntária de biodiesel, nos moldes da Lei 14.933/24, ao diesel rodoviário e ao diesel marítimo (ODM).  Compatibilizar as especificações do BX aos níveis de misturas utilizados no país, visando um baixo nível de contaminantes na mistura final.  Definir a utilização também de testes de campo, para comprovação da viabilidade técnica das novas misturas previstas na Lei 14.993/24. Além de estabelecer consulta prévia para o projeto de testes e dar publicidade aos seus resultados.	SIM	5	A ANP precisa se adequar aos desdobramentos da Lei 14.993/2024, ajustar a norma para a permissão das adições voluntárias e atentar a adequação dos níveis de contaminantes (gliceróis, metais) presentes no B100 e dos métodos de ensaio de outras características de forma que a mistura BX final esteja adequada ao uso.	SIM
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTOS DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	PROBLEMA REGULATÓRIO Revisão da Resolução ANP 920/2023 conjuntamente com a revisão da Resolução ANP 968/2024, no caso desta para ajustes em função dos resultados iniciais de sua implementação, independentemente do encaminhamento do Programa Combustível do Futuro.  OBJETIVOS PRETENDIDOS a) verificar a adequação da atual especificação do biodiesel, em razão dos recorrentes problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto, bem como revisar o procedimento de controle da qualidade do combustível armazenado no posto revendedor; b) observância ao art. 2º da Lei nº 14.993/24 no que se refere à necessidade de comprovação da viabilidade técnica para então se avaliar potenciais aumentos na mistura obrigatória de biodiesel no diesel.  ATORES AFETADOS Todos os agentes econômicos, da importação/produção à revenda ao consumidor final.  NORMA RELACIONADA (se aplicável) Resolução ANP 968/2024.	SIM	3	Necessidade de se aguardar as definições das macro políticas públicas e ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	SIM

60	SIM	<p>órgão de classe ou associação</p> <p>AbriLivres - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.</p>	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Considerando que o volume de biodiesel adicionado à mistura do diesel B, assim como de etanol anidro, adicionado na mistura da gasolina C, pode afetar a qualidade dos combustíveis comercializados pelos postos revendedores aos consumidores finais. Consideramos de fundamental importância, não apenas que a ANP continue o seu trabalho técnico, junto aos formuladores das políticas públicas, de mostrar os problemas existentes na elevação dos referidos percentuais, como, especialmente, crie campanhas de esclarecimento à população brasileira, haja vista que, no final das contas, são os postos revendedores quem são acusados pelos consumidores de venderem combustível adulterado ou de qualidade inferior.</p> <p>Ainda nesse sentido, entendemos oportuno que a ANP avalie: (a) políticas e regras mais rígidas de qualidade do biodiesel e, ainda, (b) determine em sua regulação a exigência de as distribuidoras indicarem em sua nota de venda: (1) a razão social, CNPJ e endereço do fornecedor do etanol anidro e do biodiesel utilizados nas misturas da gasolina C e diesel B, ofertados aos postos revendedores e, ainda, no caso específico do biodiesel, (2) a sua origem: vegetal ou animal, dado que estudos já publicados demonstram haver uma tendência de o biodiesel de origem animal formação mais borras e/ou transformar-se em "gelatina" em dias frios e afins.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Garantir maior qualidade aos combustíveis automotivos e transparência e simetria nas informações sobre a qualidade desses combustíveis a todos os agentes da cadeia.</p> <p>OBS.: Encaminhamos ao e-mail strigo@anp.gov.br e agenda.regulatoria@anp.gov.br, documento com explicações e justificativas mais completas.</p>	SIM	4	<p>Conforme explicado, a mudança do percentual de biodiesel na mistura do diesel B já trouxe alguns sabores, em termos de reclamações e ações de indenização por parte de consumidores, a uma parcela considerável dos postos revendedores, dados os problemas de qualidade constatados no biodiesel, especialmente aquele de origem animal. Nesse sentido, consideramos de suma importância, não apenas que a ANP amplie os estudos sobre a qualidade do biodiesel e o impacto do aumento de seu percentual na mistura do diesel B em motores e peças automotivas, como ainda divulgue de forma ampla e ostensiva tais impactos para que os consumidores tenham ciência dos problemas decorrentes da elevação deste percentual, não deixando os postos revendedores expostos a ações judiciais ou reclamações dos consumidores.</p> <p>Ainda como medida de garantir maior simetria e transparência informação, consideramos pertinente e oportuno que a atual regulação determine que as distribuidoras destaquem na nota fiscal de venda-compra a origem do etanol anidro e do biodiesel utilizado nas misturas da gasolina C e do diesel B, fornecidos por elas aos postos, com a indicação da razão social, CNPJ e endereço do produtor e, no caso específico do biodiesel, se sua origem é animal ou vegetal.</p>	NÃO
61	SIM	<p>órgão de classe ou associação</p> <p>SINDICOMBUSTÍV EIS ALAGOAS</p>	<p>Sugestões para Revisão da Resolução ANP 920/2023</p> <p>A) O PL 528 foi convertido na LEI Nº 14.993, DE 8 DE OUTUBRO DE 2024 e como previsto no texto da Lei, " 2º Poderá ser estabelecido percentual obrigatório de adição de biodiesel superior a 15% (quinze por cento) desde que constatada sua viabilidade técnica" é fundamental que a elevação do teor do biodiesel, seja precedida de concordância expressa dos fabricantes de motores, pois nem os setores de Distribuição e Revenda nem o de fabricantes de veículos, máquinas entre outros estão preparados para garantir segurança aos consumidores nos percentuais acima de 15%.</p> <p>B) Melhorar a especificação do biodiesel, em razão dos problemas de estabilidade identificados na atual especificação desse produto tendo em vista os aumentos de percentuais previstos para a mistura</p>	SIM	5		

## TÍTULO: Transparência de Preços na Revenda

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A		3	Importante que transparência e redução da assimetria da informação no setor de combustíveis. Essa iniciativa, melhora a percepção dos agentes sobre a realidade do mercado e cria uma competição mais justa	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	A Inpasa posiciona-se favoravelmente a toda e qualquer iniciativa que vise ao combate de fraudes no setor, em todos os elos da cadeia de produção e comercialização de combustíveis.	NÃO
13	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: transparência. Necessário que o mercado de GLP seja avaliado em toda a sua cadeia, objetivando a identificação da real com outros combustíveis.	SIM	3	Dar mais transparência aos preços de revendas dos combustíveis, seja P-13 seja GLP a granel ou óleo combustível.	
23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	NÃO TEMOS PODERES PARA RESPONDER PELO REVENDEDOR EM FACE DA LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS LGPD EDITADA EM 2018 (LEI Nº 13.709) QUE TEM COMO MAIOR OBJETIVO DENTRE ELES PROTEGER A PRIVACIDADE DA PESSOA NATURAL.	SIM	5	OBSERVAR A LEI LGPD	NÃO

25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	A proposta de transparência de preços na revenda busca melhorias na obtenção de dados sobre preços e volumes comercializados de combustíveis líquidos e GLP, por meio de cooperação com as Secretarias de Fazenda dos Estados. Com isso, a ANP visa garantir um acompanhamento mais preciso e em tempo real das operações no varejo, redução de custos e esforços operacionais. A Brasilcom apoia medidas que promovam maior transparência no mercado, desde que não tragam custos adicionais aos agentes e respeitem a privacidade dos dados dos agentes e assegurem a confidencialidade das informações compartilhadas, contribuindo para um ambiente mais equilibrado e competitivo.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A proposta de transparência de preços na revenda busca melhorias na obtenção de dados sobre preços e volumes comercializados de combustíveis líquidos e GLP, por meio de cooperação com as Secretarias de Fazenda dos Estados. Com isso, a ANP visa garantir um acompanhamento mais preciso e em tempo real das operações no varejo, redução de custos e esforços operacionais. A Brasilcom apoia medidas que promovam maior transparência no mercado, desde que não tragam custos adicionais aos agentes e respeitem a privacidade dos dados dos agentes e assegurem a confidencialidade das informações compartilhadas, contribuindo para um ambiente mais equilibrado e competitivo.	SIM
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor. A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade. Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado. A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos. A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda. A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação. Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados. Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrências, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura. Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de	SIM	5		

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	<p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedoras junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trate esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrências, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo e biocombustíveis por produtores, importadores e distribuidores, a transparência é importante também nos</p>	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação		<p><b>PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões:</b> <b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedoras junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trate esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrências, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p>	SIM	5	Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelos distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado	NÃO
31	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p><b>PROBLEMA REGULATÓRIO:</b> A falta de transparência nos preços da revenda de combustíveis prejudica a competitividade do mercado e dificulta a comparação entre os agentes.</p> <p><b>OBJETIVOS PRETENDIDOS:</b> Garantir que os preços dos combustíveis sejam divulgados de maneira clara e acessível ao consumidor e aos agentes do setor. Promover uma concorrência justa e melhorar a previsibilidade dos preços praticados.</p> <p><b>ATORES AFETADOS:</b> Revendedores de combustíveis, consumidores, transportadores e distribuidoras.</p>	SIM	4	A implementação de uma regulamentação que promova a transparência nos preços da revenda de combustíveis é crucial para aumentar a competitividade no setor e assegurar que os consumidores tenham acesso a preços justos. A atual falta de clareza nas informações de preços cria uma assimetria de mercado que dificulta a comparação entre os agentes, impactando negativamente tanto os consumidores quanto os revendedores, transportadores e distribuidoras. Com a divulgação acessível e clara dos preços, espera-se uma concorrência mais equilibrada e previsível, beneficiando todos os envolvidos na cadeia de valor de combustíveis.	NÃO

32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.E.S - SindipostosES.	<p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrenciais, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de</p>	SIM	5		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	5	<p>A proposta de transparência de preços na revenda busca melhorias na obtenção de dados sobre preços e volumes comercializados de combustíveis líquidos e GLP, por meio de cooperação com as Secretarias de Fazenda dos Estados. Com isso, a ANP visa garantir um acompanhamento mais preciso e em tempo real das operações no varejo, redução de custos e esforços operacionais. A Brasilcom apoia medidas que promovam maior transparência no mercado, desde que não tragam custos adicionais aos agentes e respeitem a privacidade dos dados dos agentes e assegurem a confidencialidade das informações compartilhadas, contribuindo para um ambiente mais equilibrado e competitivo.</p>	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	<p>Sugestões:</p> <p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrenciais, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p>	SIM	5	<p>Sugestões:</p> <p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p>	NÃO

38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	<p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, o Sindipetro-RO destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se é como a ANP disponibilizará os dados à sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois o Sindipetro-RO entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão do Sindipetro-RO, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>O Sindipetro-RO, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, o Sindipetro-RO entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrenciais, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de</p>	SIM	5	NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	<p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se é como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrenciais, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de</p>	SIM	5	NÃO

40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	<p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trate esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrencias, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo e biocombustíveis por produtores, importadores e distribuidores, a transparência é importante também nos</p>	SIM	5
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO	
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE	<p>Sugestões:</p> <p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trate esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrencias, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p>		5

43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27	<p>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrências, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de</p>	SIM	5	
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	<p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trata esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrências, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p> <p>Lembramos que a Resolução 795/2019 já prevê a obrigatoriedade de apresentação de dados de preços relativos à comercialização de derivados de petróleo e biocombustíveis por produtores, importadores e distribuidores, a transparência é importante também nos</p>	SIM	5	NÃO
47	SIM	órgão de classe ou associação	ABRAGÁS	<p>Para aprimorar a obtenção de dados fidedignos de preços praticados na Distribuição de GLP e na revenda varejista de GLP, em tempo real, basta que a ANP, por meio de convênios acesse o sistema fiscal das receitas estaduais, assim terão todas as informações das operações da distribuição e revenda.</p>	SIM	4	Importante monitorar todos os movimentos fiscais da distribuição e revenda para eliminar fraudes e NÃO comercializações indevidas, (MONITORAR entrada e saída de estoque na distribuição) como sobras de estoque provenientes de sobras contidas em vasilhames e medições de produtos em veículos de carga granel. É importante entender que se há sobras no envasado e não há devolução, há sobra de estoque, logo as distribuidoras vendem mais do que compra, ou operam com artimanhas.

49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo	NORMA RELACIONADA: RANPs 41/2013 (revogada), 57/2023 (revogada e mesmo assim o correto seria a 58/2023), 49/2016 (revogada), 51/2016 (revogada). Precisa incluir RANPs 948/2023 e 958/2023.	SIM	4	Atualmente, a RANP 729/2018, regulamentada pela RANP 888/2022, estabelece a obrigação aos agentes regulados, que atuam à montante do setor de revenda de combustíveis líquidos e GLP, enviarem mensalmente a ANP dados referentes à movimentação de produtos, incluindo preços de comercialização. Vide exemplo abaixo texto da RANP 957/2023, art 30, item XIV, específica para o distribuidor de GLP: "XIV - enviar mensalmente à ANP, até o dia quinze do mês subsequente ao de competência, os dados de movimentação de produtos, conforme Resolução ANP nº 729, de 11 de maio de 2018;"	NÃO
----	-----	-------------------------------	---	---	-----	---	---	-----

Portanto, é entendido que a proposta regulatória, prevista nesta agenda, promoverá maior simetria nos critérios de controle e monitoramento de preços entre os agentes econômicos regulados por esta agência.

Importante ressaltar que as regulamentações vigentes mencionadas acima já estabelecem a permissão de acesso da ANP às informações de preços das vendas de combustíveis líquidos e GLP:  
•O artigo 31, item IX, da RANP 948/2023, estabelece obrigação ao revendedor de combustível líquido:

"IX - enviar, até o dia dez de cada mês, documento com informações de comercialização dos combustíveis, em formato de planilha digitalizada, contemplando a quantidade comercializada por abastecimento, o preço praticado e o local, por cada um dos produtos comercializados, com indicação de data e horário;"

•O artigo 25, item IV, da RANP 958/2023, estabelece a obrigação do revendedor de GLP permitir o acesso da ANP às informações de natureza fiscal incluindo preços:

"IV - permitir o livre acesso de agentes de fiscalização da ANP ou de órgãos conveniados, disponibilizando a documentação relativa à atividade de revenda de GLP, inclusive a de natureza fiscal para o monitoramento de preços;"

Neste sentido, a ação regulatória proposta nesta agenda vem apenas para aperfeiçoar este processo

50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA		SIM	5		
----	-----	-------------------------------	--------------------------	--	-----	---	--	--

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTOS DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍV EIS RESAN	PROBLEMA REGULATÓRIO O título desta proposta é "Transparência de Preços na Revenda", sendo seu objetivo obter dados de comercialização (preço e volume) das vendas de combustíveis líquidos e de GLP junto às Secretarias da Fazenda dos Estados. Contudo, não está claro se a proposta abarca os preços de aquisição (ie. das distribuidoras e demais fornecedores aos postos), de revenda ao consumidor ou ambos. Também não está descrita a forma como a ANP utilizará tais dados para suas ações, bem como os disponibilizará publicamente. Por isso, esta proposta requer melhor definição deste item para inclusão na agenda regulatória para futura análise e discussão. Sugere-se que o encaminhamento do tema atenda às seguintes diretrizes: a) consideração dos argumentos apresentados pela revenda varejista quando da adoção da pesquisa LPC em substituição à pesquisa LPMCC, notadamente da importância da divulgação dos dados sobre preços de aquisição e revenda para conhecimento dos agentes econômicos e da sociedade em geral, subsidiando as tomadas de decisão dos consumidores e contribuindo para a transparência das práticas comerciais; b) para tanto, é fundamental que a pesquisa contribua para aumentar a transparência das informações nos segmentos distribuição/revenda, ou seja incluindo também os preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores de combustíveis aos postos.	SIM	5		
----	-----	-------------------------------	--	--	-----	---	--	--

#### OBJETIVOS PRETENDIDOS

Conforme parecer econômico do economista Dr. Gesner Oliveira (CORECON/SP 22.475-8) apresentado à ANP em março/2021 por ocasião da referida mudança na pesquisa de preços, busca-se com a revisão deste instrumento regulatório:

1. Aprimorar a disponibilidade de informação sobre os preços praticados na distribuição para o aperfeiçoamento da isonomia e transparência no setor e repressão à conduta colusiva e às práticas discriminatórias;
2. Fornecer mais informações aos consumidores, como o nome do revendedor de combustível, quantos postos o revendedor possui e a quais outras marcas está associado;
3. Aumentar a eficiência da fiscalização para aumentar o custo esperado para quem implementa práticas anticompetitivas;
4. Utilizar os dados do Simp para continuar divulgando os preços de distribuição de modo sincrônico e que permita a identificação de eventuais comportamentos oportunistas ou discriminatórios por distribuidoras de combustíveis".

60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	<p><b>PROBLEMAS REGULATÓRIOS:</b> Desde a constituição da AbriLivre temos defendido a relevância da maior transparência nos preços dos combustíveis praticados tanto pelos postos revendedores, como também pelas distribuidoras de combustíveis.</p> <p>Conforme destacado em diversas ocasiões, as atuais normas da ANP determinam a importadores, refinadores / produtores, usinas de açúcar e álcool e postos revendedores obrigações de divulgação (transparência) de seus preços em seus sites e/ou na entrada de seus estabelecimentos. No entanto, esta mesma obrigação não é estendida às distribuidoras de combustíveis automotivos. Entendemos as preocupações levantadas pelo CADE sobre esta maior transparência no elo da distribuição elevar os riscos de práticas uniformes e coordenadas entre distribuidoras. No entanto, este risco já existe na medida que a ANP autoriza o compartilhamento de bases de distribuição entre as distribuidoras e, a princípio, inexistente um controle rígido sobre o nível de informações e dados acessados e trocados entre tais distribuidoras no âmbito desses acordos de compartilhamento de bases.</p> <p>Ainda nesse sentido, ressalta-se que mesmo sem estarem obrigadas a divulgar seus preços, tem-se que as principais distribuidoras do país têm sido regularmente investigadas – e, em alguns casos condenadas – pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica por práticas anticompetitivas associadas, por exemplo, a cartel, influência de conduta uniforme, fixação de preços / margens de revenda, discriminação de preços, criação de dificuldades a concorrentes e adquirentes e esmagamento de margens, conforme destaca a Nota Técnica nº 22/2023/DEE/CADE (SEI 1324569) .</p> <p>Ademais, se há realmente tal risco de práticas uniformes coordenadas no elo da distribuição, este risco também existe nos demais elos. No entanto, nos parece que tais riscos são mitigados pelas eficiências econômicas e sociais geradas pela eliminação da assimetria informacional a partir da divulgação ampla dos preços praticados por refinarias / produtores, usinas de açúcar e álcool, importadores e postos revendedores.</p> <p>Destaca-se que a transparência e divulgação ampla dos preços por todos os agentes econômicos da cadeia, independentemente do elo, garantirá uma maior simetria informacional para a escolha do agente fornecedor do combustível para os agentes dos elos downstream, o que pode trazer maior previsibilidade, competitividade e, quando presente uma estrutura de mercado de livre concorrência, até mesmo preços mais baixos dada a redução dos custos de transação.</p>	SIM	5	<p>Conforme destacado acima, a transparência dos preços praticados por todos os agentes econômicos da cadeia brasileira de combustíveis automotivos permite resolver, por um lado, um problema de assimetria informacional que gera distorções competitivas associadas a custos de transação e poder de barganha; por outro lado facilita a verificação de práticas anticompetitivas por parte de agentes com poder de mercado, especialmente relacionadas a discriminação de preços e/ou fixação de preços de revenda. Sobre os problemas levantados pelo CADE de que a transparência de preços no elo da distribuição poderia acarretar em um incremento de incentivos para práticas cartelizadoras ou de uniformização coordenada de preços, destacamos que esta prática já existe por parte de algumas distribuidoras, sem esta transparência de preços. Por isso, entendemos que as vantagens em termos de incremento de bem-estar associados a uma maior transparência e redução de assimetria informacional tendem a compensar esses riscos de práticas anticompetitivas que, reitera-se já são verificadas por parte das principais distribuidoras detentoras de poder de mercado.</p> <p>Por fim, mas não menos importante, a atual estrutura da cadeia brasileira de fornecimento de combustíveis não cria incentivos para que as distribuidoras de menor porte implementem uma concorrência efetiva de preços em relação às distribuidoras dominantes. Isso ocorre porque: (a) o modelo de cotas da Petrobras acaba restringindo a oferta primária de combustível às pequenas e médias distribuidoras e seus incentivos de elevar sua oferta de combustível ao invés de seguir aumento de preços impostos pelas distribuidoras dominantes. Este mesmo fenômeno / estratégia competitiva também é verificada em razão da escassez / restrição de oferta de bases de distribuição para que distribuidoras menores possam expandir suas atividades para outras localidades ou mesmo o seu volume em localidades já instaladas. O modelo de compartilhamento de bases, adotado prioritariamente pelas distribuidoras dominantes entre si (ou seja, não abrindo para as pequenas e médias) e a ausência de uma regulamentação própria e adequada para este tipo de compartilhamento, também é um fator que inibe o incremento da concorrência entre as distribuidoras dominantes, de um lado, e pequenas e médias distribuidoras, de outro, e, ainda, incentiva a coordenação de preços e práticas comerciais entre as primeiras.</p>
61	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTÍV EIS ALAGOAS	<p>Sugestões:</p> <p><b>COLETA E TRANSPARÊNCIA DE PREÇOS</b></p> <p>Em relação ao tema de coleta e pesquisa de preços, a Fecombustíveis destaca, inicialmente, a proposta regulatória não está suficientemente clara sobre quais preços exatamente serão coletados junto às Secretarias de Fazenda dos Estados, se seriam preços de aquisição das distribuidoras e os preços de venda, destas para os revendedores ou apenas os preços de aquisição dos revendedores junto às distribuidoras e os preços de venda final pelos revendedores ao consumidor.</p> <p>A proposta também não deixa claro se e como a ANP disponibilizará os dados a sociedade. Essa questão merece melhor avaliação, pois a Fecombustíveis entende que é necessário, em atendimento ao princípio da transparência, que os preços sejam efetivamente divulgados a sociedade.</p> <p>Na visão da Fecombustíveis, é essencial que a pesquisa de preços desempenhe um papel significativo na ampliação da transparência das informações nos segmentos de distribuição e revenda de combustíveis. Isso inclui, de forma primordial, a divulgação dos preços praticados pelas distribuidoras e demais agentes fornecedores aos postos, promovendo um ambiente mais claro e acessível para todos os envolvidos no mercado.</p> <p>A transparência dos preços, tanto de distribuição como de revenda, não representa efetivo e plausível risco concorrencial, desde que as informações sejam divulgadas de modo agregado, anonimizado e com certo distanciamento temporal. A divulgação das pesquisas, atendendo a esses requisitos, tem efeitos positivos sobre a concorrência, incrementando comportamentos pró-competitivos.</p> <p>A divulgação das pesquisas tem o condão de inibir ou auxiliar a sociedade em geral na detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica, que são frequentes no relacionamento entre os setores de distribuição e revenda.</p> <p>A Fecombustíveis, a princípio, não entende haver objeção quanto à obtenção dos preços de distribuição e revenda diretamente das Secretarias da Fazenda dos Estados, desde que a ANP trate esses dados primários com base em critérios estatísticos rigorosos, garantindo a anonimização das informações e assegurando um certo distanciamento temporal na publicação.</p> <p>Para que a divulgação à sociedade cumpra com o dever de transparência e eficiência, a Fecombustíveis entende que as informações divulgadas devem incluir os preços mínimo, médio e máximo tanto da distribuição quanto da revenda, devidamente segmentados por mercado relevante geográfico, devidamente anonimizados.</p> <p>Quanto ao distanciamento temporal, dado que o mercado é bastante volátil e as alterações de preços são muito frequentes, entendemos que o distanciamento temporal de trinta dias é suficiente para evitar preocupações concorrenciais, já que nesse período de tempo a informação já estaria praticamente obsoleta para influenciar a tomada de decisão dos agentes no que tange à precificação futura.</p>	SIM	5	Sugestões:

**TÍTULO: Revisão da Resolução ANP 795/2019**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	3	Importante que transparência e redução da assimetria da informação no setor de combustíveis. Contudo, é importante não onerar os agentes privados com excesso de burocracia e abertura de dados estratégicos. A tecnologia é fundamental para se evitar problemas com essa regulação	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	A homologação prévia de contratos deve ser substituída por um processo mais simples, pois engessa o processo comercial e retarda o início do fornecimento, ainda que as partes tenham chegado a um acordo comercial e tenham interesse e/ou necessidade imediatas, além de interferir indevidamente na livre iniciativa e na livre negociação contratual entre as partes envolvidas. A obrigação dos contratos conterem, com enorme antecedência, as regras de formação e de reajustes do preço indicativo também restringe as partes, uma vez que reduz a liberdade de contratação e de precificação, além de ser ilegítima, por não ser aderente aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Outro ponto a ser destacado é que a divulgação pública dos preços praticados pelos agentes da cadeia não vinha sendo cumprida por todos os agentes regulados, o que acarreta falta de isonomia, sobretudo em um mercado com participação relevante de importadores. Por outro lado, eventual reforço dessa exigência pode levar à prática de uniformização dos preços, prejudicando o consumidor e diminuindo a concorrência. Por fim, deve ser permitida a prática de descontos condicionados à entrega do produto em determinado destino, quando livremente pactuada e com critérios não discriminatórios, sem que haja condicionante para aquisição de produto pelos clientes - entendemos que essa prática não se confunde com cláusula de restrição de destino.	SIM	4	Resolução traz um processo de homologação de contratos bastante penoso, tanto para a ANP quanto para os agentes de mercado. Após 5 anos de vigência, a ARR identificou baixa efetividade de seus dispositivos e os problemas operacionais dela decorrentes. É importante trazer mais razoabilidade a este processo, bem como sopesar as demais obrigações, conforme sugestões apresentadas historicamente pelo IBP.	NÃO

23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	NO CASO DA REVENDA OS PREÇOS DOS PRODUTOS SÃO LIVRES. O CUSTO DE CADA UM É DIFERENTE, TENDO EM VISTA VÁRIOS FATORES QUE INFLUENCIAM TAIS COMO CUSTO DE PRODUTO, IMPOSTOS INCIDENTES NA OPERAÇÃO E COM RELAÇÃO À LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO IMÓVEL. EXEMPLOS: CORPO DE BOMBEIROS, IPTU, ALUGUÉIS, ETC... O SINDICATO ALERTA PARA CORREÇÃO DA TEMPERATURA DO COMBUSTÍVEL NA ENTREGA DO PRODUTO NO POSTO.	SIM	4	ATENPAR PARA CORREÇÃO DA TEMPERATURA DO COMBUSTÍVEL, UMA VEZ QUE OS REVENDEDORES NÃO ESTÃO TENDO PERDAS NO PRODUTOS NO ATO DA ENTREGA AO POSTO REVENDEDOR.	
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	4	1) A homologação prévia de contratos engessa o processo comercial e retarda o início do fornecimento, ainda que as partes tenham chegado a um acordo comercial e tenham interesse e/ou necessidade imediatas, além de interferir indevidamente na livre iniciativa e na livre negociação contratual entre as partes envolvidas. 2) A obrigação dos contratos conterem as regras de formação e de reajustes do preço indicativo no contrato reduz a liberdade de contratação e de precificação, além de ser ilegítima, por não ser aderente aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. 3) A divulgação pública dos preços praticados pelos agentes da cadeia pode levar à prática de uniformização dos preços, prejudicando o consumidor e diminuindo a concorrência. 4) A exigência da publicação de preços somente para parte dos agentes regulados, sobretudo em um mercado com participação relevante de importadores, acarreta falta de isonomia; 5) Deve ser retirada a vedação às cláusulas de restrição de destino quando a prática se tratar de descontos condicionados à entrega do produto em determinado destino. Trata-se de desconto no preço livremente pactuada, sem condicionante para aquisição de produto pelos clientes, não se confunde com cláusula de restrição de destino.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	4	É fundamental para aprimorar a transparência, a previsibilidade e a competitividade no mercado de combustíveis, especialmente considerando a posição dominante da Petrobras e o impacto direto de sua precificação sobre o mercado nacional. A resolução atual mesmo que tenha ajudado, não consegue fazer com que haja transparência na formação dos preços praticados pela Petrobras, de maneira que os agentes do setor ficam totalmente a mercê de uma política de preço desajustada e sem previsibilidade, limitando a transparência aumentado as assimetrias.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	É fundamental para aprimorar a transparência, a previsibilidade e a competitividade no mercado de combustíveis, especialmente considerando a posição dominante da Petrobras e o impacto direto de sua precificação sobre o mercado nacional. A resolução atual mesmo que tenha ajudado, não consegue fazer com que haja transparência na formação dos preços praticados pela Petrobras, de maneira que os agentes do setor ficam totalmente a mercê de uma política de preço desajustada e sem previsibilidade, limitando a transparência aumentado as assimetrias.	SIM
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	Sugestões: Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação		Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5	Importante que o todos os elos da cadeia tenham visíveis, claras e objetivas as informações divulgadas.	NÃO

32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	É fundamental para aprimorar a transparência, a previsibilidade e a competitividade no mercado de combustíveis, especialmente considerando a posição dominante da Petrobras e o impacto direto de sua precificação sobre o mercado nacional. A resolução atual mesmo que tenha ajudado, não consegue fazer com que haja transparência na formação dos preços praticados pela Petrobras, de maneira que os agentes do setor ficam totalmente a mercê de uma política de preço desajustada e sem previsibilidade, limitando a transparência aumentada das assimetrias.	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	Sugestões: Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5	Sugestões: Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	NÃO
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		NÃO	3	O objetivo pretendido na atualização da RANP nº 795/2019 é fundamental para dar transparência e previsibilidade aos agentes de mercado. No caso do etanol, entretanto, os preços praticados pelos produtores podem ser consultados, diariamente, a partir de entidades de pesquisa, como a Platts, Argus e CEPEA-ESALQ/USP.	NÃO
38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")	Descrição: Revisão da Resolução ANP nº 795, de 5 de julho de 2019 Problema regulatório: Os problemas referentes ao tema podem ser divididos em dois tópicos. Vejamos abaixo. a) Obrigatoriedade do preço de lista A obrigatoriedade de dar publicidade aos preços de lista – isto é: o preço vigente de venda informado aos clientes, por ponto de entrega e modalidade de venda, sem tributos, para pagamento à vista – surgiu no contexto do expressivo aumento nos preços de revenda de gasolina e óleo diesel ao consumidor final, em curto espaço de tempo, em razão da nova política de preços da Petrobras aliada à escalada da cotação do dólar e do preço do barril de petróleo no mercado internacional. Nesse sentido, a medida surgiu como solução para aumentar a transparência na formação dos preços dos combustíveis, de sorte que, com a edição da Resolução ANP 795/2019, a obrigatoriedade da publicação dos preços de lista passou a vigorar para produtores e importadores. Com a publicação do Relatório Preliminar de Análise de Impacto Regulatório da Resolução ANP 795/2019, a Agência entendeu que a melhor solução a ser adotada seria a manutenção da obrigatoriedade, mas deixando de focar na caracterização do agente para impor a publicação em função do grau de atuação na oferta primária de derivados. Ou seja, nova opção deixa de discriminar a natureza dos agentes para analisar sua representatividade no mercado. Concorda-se com a opção regulatória adotada pela Agência nesse sentido, pois confere tratamento isonômico aos players, diferenciando-os na medida de suas desigualdades. No entanto, é importante lembrar que tal procedimento não é exigido em nenhuma outra cadeia de abastecimento brasileira, mesmo em ramos de fundamental importância para a população, como alimentação e medicamentos. Desse modo, a opção pela exclusão da obrigatoriedade do preço de lista também é viável, haja vista já existirem outros elementos, como o preço indicativo, aptos a darem transparência à formação de preços dos combustíveis. b) Vedação de utilização das cláusulas de restrição de destino Um dos temas relevantes que chegaram a ser abordados na Consulta Prévia ANP nº 1/2024 foi a manutenção das vedações às cláusulas de restrição de destino, a partir da análise da proposta de revisão da RANP 795/19. Ocorre que a minuta de Resolução publicada pela ANP manteve os dispositivos de restrição das cláusulas de vedação de destino nas RANP 950/23 e RANP 957/23. Há necessidade de estabelecer uma clara distinção entre a restrição de destino e a possibilidade de oferecimento de desconto em determinada localidade. A restrição de destino constitui, de fato, uma restrição da oferta de produtos em determinada localidade, interferindo no abastecimento regional a partir de uma limitação artificial. O desconto condicionado ao destino, por outro lado, é uma estratégia de fomento à competição que possibilita a comercialização de um produto em condições de preço mais vantajosas em um local determinado.	SIM	3	A atividade interfere nas condições de comercialização de produtores.	

42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE	Sugestões: Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		SIM	5	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil		NÃO	3	O objetivo pretendido na atualização da RANP nº 795/2019 é fundamental para dar transparência e previsibilidade aos agentes de mercado. No caso do etanol, entretanto, os preços praticados pelos produtores podem ser consultados, diariamente, a partir de entidades de pesquisa, como a Platts, Argus e CEPEA-ESALQ/USP.	NÃO
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		NÃO	3	O objetivo pretendido na atualização da RANP nº 795/2019 é fundamental para dar transparência e previsibilidade aos agentes de mercado. No caso do etanol, entretanto, os preços praticados pelos produtores podem ser consultados, diariamente, a partir de entidades de pesquisa, como a Platts, Argus e CEPEA-ESALQ/USP.	NÃO
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo	NORMA RELACIONADA: incluir RANP 957/2023	SIM	2	Conforme mencionado acima em Objetivos Propostos por esta Ação Regulatória: "A ARR, apontou, ainda, que deve-se: (1) aprofundar ou complementar os estudos acerca dos efeitos já produzidos, em especial sobre a dispersão dos preços praticados, bem como acerca dos possíveis efeitos em um esperado cenário de novos agentes no refino após os desinvestimentos da Petrobras; (2) revisão do conceito do preço indicativo. Os objetivos, no entanto, serão melhor descritos na AIR, ou em caso de dispensa do mesmo, na Nota Técnica que subsidiará a proposta de alteração regulatória"  Desta forma, a opção (1) acima, que propõe aprofundar os estudos, é a mais adequada pelos seguintes motivos: a) Retomada do plano de investimento em Refinarias pela Petrobrás afirmando a sua posição dominante no fornecimento de derivados de petróleo  O plano de desinvestimento do parque de Refino foi revisto recentemente pela empresa. Em maio deste ano a Petrobrás anunciou ao mercado que está retirando oficialmente de sua carteira de desinvestimentos a Refinaria Gabriel Passos (Regap), em Betim, e outras quatro refinarias. Decisão esta que foi oficializada após acordo com o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e que encerrou o termo de compromisso para aumentar a competição nos segmentos de gás e refino.  Sob a vigência deste mesmo termo de compromisso, a Petrobras vendeu apenas as refinarias de Mataripe, na Bahia, e do Amazonas, em Manaus, mantendo uma posição dominante no mercado com uma capacidade de refino no Brasil superior a 80%, segundo dados ANP. ( <a href="https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/arquivos-anuario-estatistico-2023/secas-2/tabelas/t2-29.xlsx">https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/arquivos-anuario-estatistico-2023/secas-2/tabelas/t2-29.xlsx</a> )  Além disso, na gestão do atual governo federal, a Petrobrás vem se posicionando pela retomada nos investimentos em Refinarias visando aumentar a produção de derivados de petróleo e reduzir cada	SIM

50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA		SIM	5		
55	NÃO	agente econômico	Grupo Dislub Equador	Necessidade de destaque e transparência dos dados retificados, de modo que os índices divulgados – e posteriormente retificados – produzam no mercado a finalidade pretendida, possibilitando aos agentes de mercado visibilidade e previsibilidade comercial.	SIM	5		
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTIV EIS RESAN	Não há óbices concorrenciais decorrentes da ampliação da transparência, por isso sugerimos que a norma torne ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição, possibilitando a detecção de comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica e a efetivação atuação do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) e o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.	SIM	4	Eventuais comportamentos discriminatórios ou desprovidos de racionalidade econômica impactam toda a cadeia em tempo célere, prejudicando inclusive o consumidor final.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	PROBLEMA REGULATÓRIO: Com a devida vênia e conforme já manifestado pela AbriLivre em outras ocasiões, entende-se que a RANP 795/19 trouxe grandes avanços em termos de redução das assimetrias informacionais que existiam em relação aos preços da Petrobras e a mitigação de práticas anticompetitivas associadas a “discriminação de preços”, também verificadas pela Petrobras, antes da edição desta Resolução, e que traziam sérios prejuízos à competitividade de pequenas e médias distribuidoras. Nesse sentido, o posicionamento da AbriLivre sempre foi, e continua sendo, pela manutenção e aperfeiçoamento desta Resolução no sentido de: (a) continuar havendo a homologação dos contratos de fornecimento celebrados entre a Petrobras e distribuidoras, com todas as obrigações definidas na RANP 795/19, assim como da divulgação de seus preços em seu site; e, ainda (b) a extensão dessas obrigações de homologação de contratos e transparência de preços para as relações envolvendo distribuidoras e postos revendedores ou, no mínimo, dos contratos, relações comerciais e preços envolvendo distribuidoras e revendedores bandeirados, já que tais contratos acabam conferindo às distribuidoras bandeiradas, no mínimo, uma posição de monopólio sobre os postos que celebram tais contratos. Os problemas competitivos associados a estes contratos celebrados entre distribuidoras e revendedores bandeirados são amplamente conhecidos por esta i. ANP, porém ainda não foram enfrentados com o rigor e lucidez que se espera. Nesse sentido, destacam-se, por exemplo, as já citadas Notas Técnicas nºs 22/2023/DEE/CADE (SEI 1324569) e 36/2018/DEE/CADE (SEI 0549357), emitidas pelo Departamento de Estudos Econômicos - DEE do CADE, que não apenas descrevem com bastante pertinência e exatidão as práticas anticompetitivas decorrentes destes contratos, como, especialmente, sugerem expressamente que o “setor público fiscalize o contrato privado entre distribuidores e revendedores”. (Destacamos) Nesse mesmo sentido, nota-se que no âmbito da Consulta Prévia nº 1/2024 (SEI 3902197) sobre o Relatório Preliminar da Análise de Impacto Regulatório da RANP 795/19, o Ministério da Fazenda destacou o seguinte: “61. Por meio de sua contribuição (SEI 4093907), o Ministério da Fazenda entende que a Resolução nº 795/19 deveria abarcar também outros elos da cadeia de combustíveis com possível existência de poder de mercado, não se limitando aos fornecedores primários de derivados de petróleo, destacando-se os elos de DISTRIBUIÇÃO e biocombustíveis. O mercado de distribuição é relevante para a formação de preços no mercado nacional, além de possuir influência no mercado, sobretudo no regional”. (Destacamos) OBJETIVOS PRETENDIDOS: Objetiva-se com a manutenção dos termos da RANP 795 e sua ampliação para as relações contratuais e transparência de preços de agentes de outros elos da cadeia, especialmente aquele da distribuição, garantir (i) uma redução na assimetria informacional atualmente existente entre distribuidora e revendedor, (ii) mitigar práticas anticompetitivas, já verificadas pelo CADE, e associadas a cartel, influência de conduta uniforme, fixação de preços / margens de revenda, discriminação de preços, criação de dificuldades a concorrentes e adquirentes e esmagamento de margens, conforme destacado na supracitada Nota Técnica nº	SIM	5	JUSTIFICATIVA: A importância e relevância da manutenção da RANP 795/19 e a extensão de suas regras e obrigações para as distribuidoras, nas suas relações contratuais e comerciais com postos revendedores, encontra-se bem elucidada na supracitada Nota Técnica nº 22/2023/DEE/CADE. Em breve síntese, esta Nota Técnica demonstra claramente que os contratos de exclusividade, celebrados individualmente, de um lado, pelas principais distribuidoras bandeiradas do país, e, de outro, pelos postos revendedores que ostentam as marcas dessas distribuidoras, têm sido utilizados pelas distribuidoras ali citadas como forma de garantir a adoção de condutas vistas como anticompetitivas, prejudicando, tanto postos revendedores, como consumidores finais e, até mesmo outras distribuidoras, já que dadas as características desses condutos e as práticas adotadas pelas distribuidoras, bem narradas na referida nota, elevam as barreiras à entrada e mesmo o crescimento de distribuidoras de menor porte já instaladas no mercado nacional.  OBS.: Encaminhamos ao e-mail strigo@anp.gov.br e agenda.regulatoria@anp.gov.br, documento com explicações e justificativas mais completas..	
61	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS ALAGOAS	Consideramos importante o aperfeiçoamento dessas informações, não enxergamos questões concorrenciais ruins com a transparência, sugerimos inclusive que seja aprimorada, para deixar ainda mais visíveis, claras e objetivas as informações dos segmentos de produção, importação e distribuição.	SIM	5		

## TÍTULO: Distribuição e Revenda de GLP

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1		NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	A infraestrutura da cadeia logística de GLP é deficitária, sendo assim, para que não haja riscos ao suprimento, a discussão sobre a possibilidade de flexibilização da utilização do GLP para outras finalidades deve ser concomitante com a expansão da cadeia logística.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação	AS SUGESTÕES PARA ESTE ITEM SERÃO APRESENTADAS PELA ABRAGÁS, NOSSA ASSOCIADA.		SIM	5		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO

33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
47	SIM	órgão de classe ou associação	ABRAGÁS	<p>Flexibilizar a utilização do GLP: É necessário e urgente a flexibilização do uso de GLP em para outras finalidades;</p> <p>Entraves no segmento revendedor:  -A tutela regulatória, as vendas devem ter liberdade de negociação com as marcas caso queiram manter contratos e divulgação de marcas específicas; não tem sentido algum um agente ser atuado por ter produtos envasados de marcas diferentes em seu estoque, se os mesmos tem origens legais;  -A função do órgão regulador é fiscalizar os agentes regulados, no sentido de legalidade documental, segurança nas instalações, no armazenamento e o comprimento das normas estabelecidas.  - Revendedores atacadistas independentes, não conseguem comprar de duas distribuidoras, logo não tem liberdade de comercialização no segmento de distribuição;</p> <p>Concentração de mercado e falta de competição na distribuição e barreira de entrada:  -É preciso que ANP altere as regras do modelo atual do envase dos recipientes transportáveis de GLP para que sejam usados de forma responsável pelas distribuidoras entrantes no mercado. Outros setores a exemplo de empresas de energia elétrica e de telefonia, onde todas partilham da mesma estrutura física, dividindo custos operacionais ou até locando seus ativos ao seus concorrentes.  -Criar cronograma de produção de recipientes para novos entrantes;  -Implantar modelo de requalificação com divisão de custos proporcional a participação histórica de mercado de cada distribuidora;  -Criar forma de identificação do distribuidor responsável pela última operação de envasilhamento desse recipiente de forma que essas as informações sejam transmitidas diariamente ao órgão regulador para controle; dando segurança e rastreabilidade do produto para os consumidores;</p> <p>Justificativa:  -A liberação do uso dos vasilhames dos consumidores, por novos entrantes, é o unico caminho para a quebra de barreiras de entrada e a desconcentração do mercado;  -85% dos botijões em circulação são de propriedade dos consumidores e revendedores, na prática, as distribuidoras que envasam se apropriaram desse capital (+de 15 bilhões de reais em vasilhames) e não existem opções de envase com o uso desse capital dos</p>	SIM	5	Se faz urgente a revisão das resoluções ANP nº 957/2023 e nº 958/2023 (antigas 49/16 e 51/16, ou melhor, essa agenda já esta super atrasada;	NÃO
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO (alteração de texto): Flexibilizar a utilização do GLP para outras finalidades, como em caldeiras, saunas, aquecimento de piscinas e outros motores movidos a combustão interna que atualmente têm seu uso vedado. Bem como permitir ao distribuidor de GLP o exercício da atividade de revenda sem a necessidade de autorização especial por parte do agente regulador.</p>	SIM	5	<p>Sobre a flexibilizar a utilização do GLP para outras finalidades, promoverá o fim de assimetria de tratamento do GLP com demais combustíveis e consequente atração de investimentos. Trata-se de evidente restrição à expansão do mercado e que não encontra paralelos em outros países, assim como restrição ao direito do consumidor em escolher o energético que melhor atenda a sua proposta de valor.</p> <p>Sobre permitir que a distribuidora de GLP possa exercer a atividade de revenda sem a necessidade de participar do quadro de sócios de revendedor de GLP ou ter uma Autorização Especial para revenda em determinada filial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Todas as distribuidoras somadas correspondem aproximadamente a apenas 4% das vendas de GLP embalado ao consumidor final, com aproveitamento de infraestrutura existente da atividade de distribuição de GLP;</li> <li>•Não há sentido imaginar que uma distribuidora tenha em sua estratégia a atuação pulverizada na atividade de revenda pois estaria causando prejuízo à sua própria rede de revenda vinculada;</li> <li>• A venda de distribuidora ao consumidor final, aumenta a competição em favor do consumidor e permite a distribuidora ter a expertise de ter contato com o consumidor final.</li> </ul> <p>Sobre alteração regulatória com base nas conclusões da TPC07/2018, entende-se que não está pronta para ser analisada dentro da proposta de agenda regulatória ANP 2025-26, pelos seguintes motivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•É baseada em tomada pública de contribuições evitada de falhas de contextualização e incongruências graves no decorrer do seu texto, bem como é defeituosa na aplicação de princípios básicos de AIR;</li> <li>•acarretará sérios riscos à segurança do consumidor por autorizar enchimento fracionado remoto não amparado pela característica construtiva dos botijões e logística do segmento, tornando frágil o controle metroológico e a fiscalização de defeitos;</li> <li>•elevará riscos de segurança ao consumidor ao eliminar a atual proibição de comercialização em vasilhames de terceiros, medida que garante a estrutura de incentivos econômicos e comprometimento das distribuidoras com a qualidade e segurança do produto fornecido, bem como</li> </ul>	NÃO

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	A proposta soa interessante, contudo é preciso que a ANP conduza uma avaliação adequada e delimite a responsabilidade dos agentes econômicos diante dos riscos associados ao uso inadequado do produto.	SIM	3	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO		

## TÍTULO: Marco regulatório de Combustível de Aviação

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	Definição clara do modelo regulatório para o SAF e outras opções para a aviação nos próximos anos	SIM	4	Importante a definição do modelo operacional do setor de combustíveis para aviação, inclusive em função da previsão de investimentos regionais	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Faz-se necessário reduzir os impositivos regulatórios referentes aos conteúdos e regras contratuais entre distribuidoras e produtores para que possam exercer a livre iniciativa e a livre negociação contratual, como eliminar a necessidade de homologação prévia e reduzir os requisitos exigidos nos contratos. Além disso, é importante que a ANP trate os temas de infraestrutura de forma harmônica e condizente com o arcabouço legal e a teoria econômica. Nesse sentido, sugerimos avaliar em conjunto as Resoluções que abarcam os conceitos de cessão de espaço/armazenagem/acesso de terceiros/essencialidade de ativos de forma transversal às normas da Agência, além de compatibilizar a regulação ANP à regulação da ANAC.	SIM	4	O tratamento do tema é importante para garantir uniformidade nos conceitos que norteiam a regulação de infraestrutura.  Lembramos que as indefinições e a falta de harmonização conceitual entre as discussões regulatórias gera incertezas, maior percepção de riscos e afasta investimentos. Nesse sentido, entendemos que é muito importante que a ANP faça um alinhamento de premissas e conceitos que devem ser observados nos debates de infraestrutura. Por este motivo, indicamos prioridade 4 para esta necessidade de alinhamento, ainda que os temas individuais recebam diferentes níveis de urgência.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras	ATORES AFETADOS: Distribuidores, Revendedores de Combustível de Aviação e produtores de combustíveis de aviação (a adequação dos contratos de fornecimento também afeta os produtores de combustíveis de aviação).	SIM	3	Faz-se necessário reduzir os impositivos regulatórios referentes aos conteúdos e regras contratuais entre distribuidoras e produtores para que possam exercer a livre iniciativa e a livre negociação contratual, como eliminar a necessidade de homologação prévia dos contratos e reduzir os requisitos exigidos nos contratos.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO

29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO, necessária a atualização da regulamentação atual (muito antiga)	SIM	3	NÃO	
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1	NÃO	
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG	Criação de consulta pública e grupos de estudo	SIM	5	Após a sanção da Lei do Combustível do Futuro, é imprescindível que haja um modelo regulatório compatível com a realidade do mercado e com o disposto na norma em questão, para devida fomentação do SAF.  Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. Entendemos que a ANP deve dispensar esforços em regulamentar a previsão dos biocombustíveis de aviação tanto no elo de distribuição como de revenda, pontos de abastecimento. O tema possui certa urgência, em função do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) que foi criado após a sanção da Lei do Combustível do Futuro, e que prevê o início das obrigações de descarbonização dos operadores aéreos domésticos a partir de 2027.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2	NÃO	
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil		SIM	5	Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. Entendemos que a ANP deve dispensar esforços em regulamentar a previsão dos biocombustíveis de aviação tanto no elo de distribuição como de revenda, pontos de abastecimento. O tema possui certa urgência, em função do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) que foi criado após a sanção da Lei do Combustível do Futuro, e que prevê o início das obrigações de descarbonização dos operadores aéreos domésticos a partir de 2027.	SIM
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		SIM	5	Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. A UNICA entende que a ANP deve dispensar esforços em regulamentar a previsão dos biocombustíveis de aviação tanto no elo de distribuição como de revenda, pontos de abastecimento. O tema possui certa urgência, em função do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) que foi criado após a sanção da Lei do Combustível do Futuro, e que prevê o início das obrigações de descarbonização dos operadores aéreos domésticos a partir de 2027.	SIM
53	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	5	Dado as perspectivas do mercado de SAF, é necessário que a regulação de Combustível de Aviação seja modernizada já considerando o SAF e sua distribuição.	SIM
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN		NÃO			SIM

60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.			NÃO	
67	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO BIOGÁS - ABIOGÁS	SIM	5	A regulação precisa ser modernizada já considerando o SAF e sua distribuição. Vale pontuar, que para nós é crítico que o SAF não precise ser segregado, ou seja, que se possa usar o mesmo oleoduto ou tanque hoje usado para o querosene de aviação também para o SAF a fim de não encarecer a logística do produto	SIM

## TÍTULO: Empresa Comercializadora de Etanol

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
5	SIM	agente econômico	ECE S/A (Evolua Etanol)	<p>DESCRIÇÃO DA AÇÃO: alterar a Resolução ANP 944/2023 para reduzir as exigências para cadastro de filial de comercializadora de etanol.</p> <p>PROBLEMA REGULATÓRIO: atualmente a Resolução prevê que para o registro de nova filial de comercializadora de etanol, é necessária a comprovação de que o estabelecimento possua instalação de armazenamento própria com cópia do Registro Geral de Imóveis, contrato de arrendamento ou contrato de cessão de espaço com outra instalação de armazenamento o que gera um alto custo regulatório visto que em muitas localidades a concorrência por tancagem com as distribuidoras é alta e com oferta limitada, além do que, a forma principal de operação das comercializadoras de etanol é por meio da operação fiscal de venda a ordem, onde o produto é remetido dos produtores direto para a distribuidoras, sem passar fisicamente pela comercializadora de etanol.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: alterar a resolução com a atual prática do setor e com as recentes alterações normativas, desburocratização das exigências regulatórias, redução das obrigações e custos regulatórios.</p> <p>ATORES AFETADOS: comercializadoras de etanol</p>	SIM	5	Atualmente a exigência de tancagem própria, mesmo que por meio de contratos de cessão, para o registro de filial de uma empresa comercializadora de etanol, impõe custos operacionais desnecessários, tendo em vista que a forma de operar desses agentes é preponderantemente por meio da operação de venda a ordem, onde o produto não transita fisicamente pela comercializadora.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação agente econômico	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	Estudar as obrigações desse agente intermediário e a possibilidade de parcerias estratégicas com outros setores do segmento de energia, com abertura do mercado para originação em seguimentos como o SAF, biometano, etanol verde e outros	SIM	3	O tema é relevante, mas ha outros mais vitais na agenda	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	2	O tema é importante pois terá impactos no mercado de comercialização de etanol como um todo, contudo a manutenção da atual regulação já traz segurança jurídica ao mercado, e, frente aos demais temas da agenda regulatória, mostra-se de menor urgência.	NÃO

23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	MANTER OS REQUISITOS ATUAIS E APRIMORAR OS MECANISMOS DE CONTROLE JUNTO ÀS DISTRIBUIDORAS.	SIM	5	AS ANÁLISES QUE DEVERÃO ESTAR AO ALCANCE NA ENTREGA DO PRODUTO.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	3	É essencial para promover maior dinamismo e eficiência no mercado, facilitando parcerias estratégicas entre produtores, distribuidores e comercializadoras. Ao reduzir os requisitos regulatórios possibilitando novos arranjos societários entre os agentes, a ANP incentiva um ambiente mais competitivo, permitindo que a comercialização de etanol se adapte rapidamente às demandas do mercado e fortaleça a integração entre os agentes interessados. Isso beneficia toda a cadeia produtiva e oferece ao consumidor um mercado mais eficiente e acessível.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	É essencial para promover maior dinamismo e eficiência no mercado, facilitando parcerias estratégicas entre produtores, distribuidores e comercializadoras. Ao reduzir os requisitos regulatórios possibilitando novos arranjos societários entre os agentes, a ANP incentiva um ambiente mais competitivo, permitindo que a comercialização de etanol se adapte rapidamente às demandas do mercado e fortaleça a integração entre os agentes interessados. Isso beneficia toda a cadeia produtiva e oferece ao consumidor um mercado mais eficiente e acessível.	SIM
27	SIM	agente econômico	Raizen S.A.	Problema Regulatório: criação da empresa comercializadora de biocombustíveis. Objetivos pretendidos: estudar e implementar a figura da empresa comercializadora de biocombustíveis no mercado. Atores afetados: Fornecedores de Etanol, Distribuidores e Revendedores de Combustíveis Líquidos. Normas relacionadas: RANP 944/2023. Sugestão: Criar a empresa comercializadora de biocombustíveis, incluindo o biodiesel/etanol, facultado à presença de produtor de biocombustíveis na configuração societária.	SIM	3		NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		DE ACORDO COM A REVISÃO NÃO TEMOS PROPOSTAS NO MOMENTO.	SIM	3		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	É essencial para promover maior dinamismo e eficiência no mercado, facilitando parcerias estratégicas entre produtores, distribuidores e comercializadoras. Ao reduzir os requisitos regulatórios possibilitando novos arranjos societários entre os agentes, a ANP incentiva um ambiente mais competitivo, permitindo que a comercialização de etanol se adapte rapidamente às demandas do mercado e fortaleça a integração entre os agentes interessados. Isso beneficia toda a cadeia produtiva e oferece ao consumidor um mercado mais eficiente e acessível.	SIM
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		SIM	5		NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			

44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil		SIM	5		NÃO
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		SIM	5	Conforme pretendido pela Agência, é necessário que se estude uma revisão da RANP 944/2023, que trata dos critérios para a constituição de uma Empresa Comercializadora de Etanol, de tal maneira que compatibilize tais requisitos com legislações tributárias e outras estaduais vigentes.	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	A proposta é importante, dada a necessidade de reestruturação do mercado de etanol para que este setor venha a desempenhar um papel ainda mais determinante ao sistema de abastecimento nacional.	SIM	4		SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.					NÃO

## TÍTULO: Estoques mínimos

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM	A obrigatoriedade de estoques mínimos resulta e diferentes pactos em função do tamanho e capacidade das empresas, gerando graves desvantagens competitivas para as empresas menores. Não cremos que seja necessário obrigar as distribuidoras e os fabricantes a estocar produto. Se de interesse nacional, deve caber ao Estado o ônus de carregar estoques de segurança, como em países mais avançados e com mercados livres	SIM	5	Impacto na competitividade pelo maior poder aquisitivo e financeiro de parte significativa dos participantes do mercado de distribuição	
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		

8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO:</p> <p>A Resolução ANP 949/2023 que versa sobre os Estoques de Etanol Anidro, após a revisão em cumprimento a Resolução CNPE 11/2017, impôs aos importadores a manutenção de estoques sem que existam as bases econômicas sustentáveis para a realização das importações de combustíveis (especialmente o etanol anidro), uma vez que arbitragem para importação do etanol está consistentemente fechada chegando ao patamar dos R\$ 0,50/L. Tal fato é contrário ao preconizado no Art. 8º da Lei nº 9.478 de 1997 (Lei do Petróleo), que determina que: "No exercício das atribuições de que trata este artigo, com ênfase na garantia do abastecimento nacional de combustíveis, desde que em bases econômicas sustentáveis, a ANP poderá exigir dos agentes regulados, conforme disposto em regulamento".</p> <p>Assim, ao obrigar os importadores a manterem estoques de etanol anidro e considerando que:</p> <p>a)Os importadores só podem adquirir o produto no mercado internacional, não podendo comprar de usinas nacionais (Resolução ANP 734/2018, Art. 15º), enquanto os produtores nacionais de etanol podem vender produto entre si (Resolução ANP 734/2018, Art. 16º);</p> <p>b)Os importadores não podem adquirir o produto de outros importadores (Resolução ANP 777/2019, Art. 15º);</p> <p>c)Os importadores só podem armazenar combustíveis em terminais marítimos que possuem um elevado custo e uma baixa disponibilidade</p> <p>d)Os importadores vendem para as distribuidoras, existe a duplicidade na exigência dos estoques (Resolução ANP 67/2011, Art. 5º e Art. 10º)</p> <p>Assim a legislação atual obriga os importadores a trabalharem com critérios antieconômicos indo totalmente contra a justificativa usada pelo CNPE ao impor essa obrigatoriedade que era de "atrair e manter investimentos e empregos na cadeia de biocombustíveis no Brasil".</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS:</p> <p>OArt. 2º da Resolução CNPE nº 12/2019 elaborado pelo Comitê Abastece Brasil Combustíveis com a participação do Ministério de Minas e Energia (MME), Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimentos (MAPA), Ministério da Economia (ME), Casa Civil da Presidência da República, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ponderou que: a exigência de estoque constitui um custo para a atividade de importação que pode inviabilizar várias operações e reduzir ou aumentar o custo da oferta do produto no país. Trata-se, portanto, de um custo de transação imposto pela regulação que favorece elevações de preço ao consumidor final, em prejuízo de seu bem-estar. O agente importador de etanol anidro, como qualquer outro agente de importação, é especialista em fazer arbitragem entre os mercados dos diferentes países, aproveitando especialmente momentos de superioridade do preço interno relativamente ao externo para trazer</p>	SIM	5	A exigência de estoques mínimos de etanol anidro para os importadores impõe custos desnecessários ao Agentes, uma vez que o Brasil é o segundo maior exportador de etanol do mundo, não havendo quaisquer problemas de suprimento de etanol anidro nos últimos 10 anos para o atendimento da mistura para compor a gasolina C. Após exaustivos estudos do Comitê Abastece Brasil Combustíveis chegou-se à conclusão de que esse é um ponto de melhoria regulatória no sentido da desobrigação dos estoques de etano anidro para os importadores.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	3	Em razão da grande liquidez no mercado de combustíveis nos últimos anos, não há motivos para elevação dos custos operacionais da Petrobras com mais uma exigência regulatória neste momento	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	A descrição da ação é anacrônica, tendo em vista a anunciada revisão de estratégia da Petrobras. Não obstante, concordamos com a necessidade de se estabelecer maior relação dos regulamentos com o que ocorre, de fato, nos mercados. Vale lembrar a discussão sobre formação de estoques de 5-10, que surgiu nos primeiros momentos do conflito entre Rússia e Ucrânia. Algumas áreas entendiam a medida como necessária, enquanto outras não viam sentido. Mesmo não havendo um entendimento consensuado na Agência, o tema chegou a subir para deliberação da Diretoria Colegiada, que definiu não avançar com a proposta. Consideramos a decisão acertada, o que pode ser verificado, inclusive, pelo fato de que não houve qualquer problema de abastecimento. Ao contrário, os agentes de mercado se mobilizaram, mesmo sem regulação. Em nosso entendimento isso aponta para a desnecessidade da regulação de estoques mínimos.	SIM	4	A Resolução não produz benefícios ao abastecimento e sua manutenção gera incertezas quanto a uma eventual revisão no sentido de obrigar manutenção de estoques elevados. Nesse sentido, sua revogação é muito importante para aumentar a percepção de estabilidade regulatória.	NÃO
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	É muito positivo a revisão regulatória com o propósito de aproximar a norma da realidade fática de funcionamento da atividade de armazenamento e distribuição de combustíveis, especialmente que se busca maior eficiência econômica da atividade e redução de custo para toda a sociedade.	SIM	5	As atuais obrigações representam elevado custo para a indústria, sem benefício para a sociedade.	SIM
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	4	Trata-se de assunto relevante tendo em vista a participação de novos players no mercado. Cabe considerar o custo gerado pelas empresas tendo em vista os reais benefícios para a segurança do abastecimento do país.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	5	A inclusão do tema "revisão dos estoques mínimos" na agenda regulatória é necessária para corrigir distorções que impactam diretamente o mercado de distribuição de combustíveis. As disposições estabelecidas pela Resolução ANP nº 946/23 (antiga 67/11) e pela Resolução ANP nº 949/23 (antiga 45/13) geram um alto custo regulatório, desproporcional e irrazoável, interferindo no cotidiano operacional das empresas, no fluxo de caixa e na formação de preços ao consumidor final. Criadas com base em um panorama mercadológico ultrapassado e desalinhado ao cenário atual, essas regras representam uma barreira institucional que limita a competitividade e o desenvolvimento do setor, especialmente para as distribuidoras regionais. A Brasilcom, ao longo dos últimos anos, vem defendendo a necessidade de ajustar os requisitos de estoques mínimos com base em princípios econômicos sustentáveis, conforme prevê a própria Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/97), garantindo, assim, um ambiente regulatório mais aderente e favorável ao crescimento e à livre concorrência no mercado de combustíveis. Ressalta-se que um estudo conduzido pela PUC/RIO, com apoio da Brasilcom, já demonstrou o impacto dessas resoluções nas distribuidoras. Este estudo já foi apresentado à ANP como subsídio técnico para fundamentar essa revisão regulatória.	SIM

26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	5	A inclusão do tema "revisão dos estoques mínimos" na agenda regulatória é necessária para corrigir distorções que impactam diretamente o mercado de distribuição de combustíveis. As disposições estabelecidas pela Resolução ANP nº 946/23 (antiga 67/11) e pela Resolução ANP nº 949/23 (antiga 45/13) geram um alto custo regulatório, desproporcional e irrazoável, interferindo no cotidiano operacional das empresas, no fluxo de caixa e na formação de preços ao consumidor final. Criadas com base em um panorama mercadológico ultrapassado e desalinhado ao cenário atual, essas regras representam uma barreira institucional que limita a competitividade e o desenvolvimento do setor, especialmente para as distribuidoras regionais. A Brasilcom, ao longo dos últimos anos, vem defendendo a necessidade de ajustar os requisitos de estoques mínimos com base em princípios econômicos sustentáveis, conforme prevê a própria Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/97), garantindo, assim, um ambiente regulatório mais aderente e favorável ao crescimento e à livre concorrência no mercado de combustíveis. Ressalta-se que um estudo conduzido pela PUC/RIO, com apoio da Brasilcom, já demonstrou o impacto dessas resoluções nas distribuidoras. Este estudo já foi apresentado à ANP como subsídio técnico para fundamentar essa revisão regulatória.	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação	DE ACORDO COM A REVISÃO NÃO TEMOS PROPOSTAS NO MOMENTO.		SIM	3		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		SIM	5	A inclusão do tema "revisão dos estoques mínimos" na agenda regulatória é necessária para corrigir distorções que impactam diretamente o mercado de distribuição de combustíveis. As disposições estabelecidas pela Resolução ANP nº 946/23 (antiga 67/11) e pela Resolução ANP nº 949/23 (antiga 45/13) geram um alto custo regulatório, desproporcional e irrazoável, interferindo no cotidiano operacional das empresas, no fluxo de caixa e na formação de preços ao consumidor final. Criadas com base em um panorama mercadológico ultrapassado e desalinhado ao cenário atual, essas regras representam uma barreira institucional que limita a competitividade e o desenvolvimento do setor, especialmente para as distribuidoras regionais. A Brasilcom, ao longo dos últimos anos, vem defendendo a necessidade de ajustar os requisitos de estoques mínimos com base em princípios econômicos sustentáveis, conforme prevê a própria Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/97), garantindo, assim, um ambiente regulatório mais aderente e favorável ao crescimento e à livre concorrência no mercado de combustíveis. Ressalta-se que um estudo conduzido pela PUC/RIO, com apoio da Brasilcom, já demonstrou o impacto dessas resoluções nas distribuidoras. Este estudo já foi apresentado à ANP como subsídio técnico para fundamentar essa revisão regulatória.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO

41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")	<p>Problema: Os problemas regulatórios identificados neste tema podem ser identificados da seguinte forma: 1. Formação de estoque semanal mínimo de gasolina e óleo diesel (RANP 949/23) e de gás liquefeito de petróleo (RANP 951/23); 2. Envio de informações diárias ao regulador sobre estoques de combustíveis (RANP 868/22).</p> <p>Em relação ao problema regulatório "1", há necessidade de formação de estoque semanal, amparado pelo entendimento de que é necessário criar mecanismos de previsibilidade em situações de desabastecimento. Ocorre que, no caso de refinarias com pouca participação no mercado (doravante chamadas "microrrefinarias"), é desnecessário, visto que o seu share de participação é ínfimo. Por isso, seria pertinente estabelecer referenciais para tratamento diferenciado e, portanto, adequado à real capacidade de cada player.</p> <p>Em relação à gasolina e ao óleo diesel, na mesma esteira do já sustentado acima, entende-se que a obrigação é excessivamente onerosa para microrrefinarias e não serve, estatisticamente, para o controle de abastecimento do mercado de óleo &amp; gás no Brasil. Assim, propõe-se a dispensa da formação dos estoques médios semanais para produtores com capacidade de produção ou de processamento inferior a 300.000 m³/mês ou 10.000 m³/dia.</p> <p>Explicam-se os referenciais: com base na planilha de "Produção nacional de derivados de petróleo (metros cúbicos)" - atualizado em 09/10/2023, dentro dos Dados Estatísticos ANP, a média mensal de produção de Gasolina A e Óleo Diesel em 2022 foi de 5.989.394 m³ (5% = 299.470m³) e em 2023, até o mês de agosto, foi de 6.259.781m³ (5% = 312.989 m³), sendo a média entre os dois anos de 6.124.588m³ (5% = 306.229m³). Assim, a proposição de delimitar em 300.000m³/mês representa uma participação no mercado inferior a 5%, assim como adotada na RANP 53/15.</p> <p>Já no que tange o GLP, igualmente, a obrigação é desproporcional quando se compara à participação de mercado das microrrefinarias. Assim, propõe-se a dispensa da formação dos estoques médios semanais para produtores com capacidade de produção ou de processamento inferior a 30.000 m³/mês ou 1.000 m³/dia.</p> <p>Explicam-se os referenciais: com base na planilha de "Produção nacional de derivados de petróleo (metros cúbicos)" - atualizado em 09/10/2023, dentro dos Dados Estatísticos ANP, a média mensal de produção de GLP em 2022 foi de 640.639 m³ (5% = 32.032m³) e em 2023, até o mês de agosto, foi de 682.847m³ (5% = 34.142 m³). Assim, a proposição de delimitar em 30.000m³/mês representa uma participação no mercado inferior a 5%, assim como adotada na RANP 53/15.</p> <p>Como um produto do problema regulatório anterior, temos o problema regulatório "2", que consiste no ônus adicional de envio de informações diárias sobre os estoques de combustíveis que mesmo as microrrefinarias, no modelo atual, são obrigadas a manter. Como consequência lógica das propostas anteriores, e em virtude do baixo impacto no abastecimento nacional de derivados, sugere-se que a obrigação de envio diário das informações de estoques se aplique apenas a entes com 5% ou mais de participação no mercado.</p>	SIM	3	A regulação atual não está aderente à nova realidade do downstream e necessita ser atualizada.		
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	4	<p>A Resolução ANP 951/2023 estabelece a obrigatoriedade de estoques operacionais mínimos do distribuidor de GLP seguindo agrupamento regional, sendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Região Norte, exceto TO: KD = 6 dias</li> <li>• Região Nordeste: KD = 5 dias</li> <li>• Regiões Sudeste, Centro-Oeste e TO: KD = 3 dias</li> <li>• Região Sul: KD = 3 dias</li> </ul> <p>É de suma importância que haja separação dos conceitos de estoque estratégico do conceito de estoque operacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estoque estratégico: segurança (reserva estratégica), tem o fim de atender a eventualidades relacionadas com interrupção de fornecimento. São armazenados e mantidos em tanques em bases primárias ou secundárias, localizados a montante do sistema de distribuição. São de responsabilidade da Política de Governo (Lei 8176/91, art. 4º e Dec. 238/91);</li> <li>• Estoque operacional: ficam armazenados em bases do sistema durante o processo de recebimento de distribuição do produto. Dizem respeito única e exclusivamente a realidade e estratégia de cada distribuidora, com suas características de demanda e malha de distribuição.</li> </ul> <p>Destaca-se que não há eventos históricos recentes de problemas ocorridos na distribuição de GLP no mercado, que possam ser atribuídos a falta de estoque regulado na cadeia de distribuição de GLP sob responsabilidade das distribuidoras. Tanto no episódio da greve dos caminhoneiros quanto no início da pandemia pelo Covid-19, a causa dos problemas foram, respectivamente, as barreiras para escoamento do produto nas estradas, e a queda continuada de carga na produção das refinarias associada às limitações de infraestrutura de importação. Em ambos os casos foi observado que os problemas na distribuição de GLP no mercado não teriam sido evitados ou mesmo mitigados significativamente, caso houvesse regulação sobre os volumes de estoque na cadeia de distribuição de GLP, como sugere a Resolução ANP 951/2023.</p>		NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	A proposta é importante, sendo crucial que a ANP tenha efetivo controle sobre os estoques mínimos para que a segurança energética seja garantida socialmente.	SIM	5		SIM	

60 SIM

órgão de  
classe ou  
associação

AbriLivre -  
Associação  
Brasileira de  
Revendedores de  
Combustíveis  
Independentes e  
Livres.

NÃO

## TÍTULO: Diretrizes em Situações de Risco ao Abastecimento

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO</p> <p>Consideramos que a Agência já avançou bastante com a Resolução ANP nº 868/2022, que prevê o envio à Agência, dos dados diários relativos aos estoques de combustíveis, pelos agentes regulados. Acreditando que o sistema esteja implementado dentro da Agência os riscos de desabastecimento estão sendo bem gerenciados.</p> <p>Ponderamos que no caso do sobreaviso, após a Resolução ANP nº 868/2022, onde a Agência já tem conhecimento prévio do histórico do estoques dos Agentes Regulados é preciso olhar para oferta futura.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS</p> <p>No contexto do sobreaviso os produtores nacionais indicariam, por polo, no horizonte de 90 dias as suas ofertas de combustíveis considerando o volume produzido e o importado. Assim, os distribuidores podem realizar o seu planejamento de suprimento e recorrer ao mercado internacional caso seja necessário.</p> <p>AGENTES AFETADOS</p> <p>Importadores</p>	SIM	2	Devido a dependência brasileira das importações é necessário que se tenha um bom planejamento em situação de riscos ao abastecimento nacional. Nesse cenário, os importadores são Agentes importantes e garantidores do abastecimento nacional.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	OBJETIVOS: criar uma estrutura de planejamento e prevenção aos riscos ao abastecimento	SIM	3	N/A	
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.			NÃO		
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Sugerimos avaliar o tema de forma conjunta com a RANP 868/2022, que prevê o envio de algumas informações de estoques, assim como a RANP 954/2023, configurando o envio das mesmas informações por dois canais distintos.	SIM	3	Consideramos que há oportunidades de aprimoramento de processos e procedimentos, embora não sejam tão críticos.	NÃO

23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	AS DIRETRIZES ATUAIS JÁ SE ENTENDEM SUFICIENTES.	SIM	4	A LEGISLAÇÃO SATISFAZ NO PRESENTE MOMENTO.	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	O atendimento à regulação vigente tem sido adequadamente cumprido pelos agentes envolvidos.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	4	elaboração de um plano com diretrizes para situações de risco ao abastecimento é fundamental para garantir a segurança e regularidade do fornecimento de combustíveis em momentos de crise. Esse plano deve considerar a necessidade de verificar o fluxo logístico nacional, identificando pontos críticos e oportunidades de melhoria na infraestrutura existente, a fim de garantir que eventuais restrições ou interrupções no abastecimento possam ser solucionadas rapidamente, dentro do necessário respeito às dimensões geográficas do Brasil.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A elaboração de um plano com diretrizes para situações de risco ao abastecimento é fundamental para garantir a segurança e regularidade do fornecimento de combustíveis em momentos de crise. Esse plano deve considerar a necessidade de verificar o fluxo logístico nacional, identificando pontos críticos e oportunidades de melhoria na infraestrutura existente, a fim de garantir que eventuais restrições ou interrupções no abastecimento possam ser solucionadas rapidamente, dentro do necessário respeito às dimensões geográficas do Brasil.	SIM
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões: A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5	a revenda é diretamente afetada em momentos de crise no abastecimento.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.	Sugestões: A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		NÃO

33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A elaboração de um plano com diretrizes para situações de risco ao abastecimento é fundamental para garantir a segurança e regularidade do fornecimento de combustíveis em momentos de crise. Esse plano deve considerar a necessidade de verificar o fluxo logístico nacional, identificando pontos críticos e oportunidades de melhoria na infraestrutura existente, a fim de garantir que eventuais restrições ou interrupções no abastecimento possam ser solucionadas rapidamente, dentro do necessário respeito às dimensões geográficas do Brasil.	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	Sugestões: A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo clientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5	Sugestões: A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo clientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	NÃO
38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para "Postos Bandeira Branca", mesmo clientes de que existe preferência dos postos com contrato. É muito comum que postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade.	SIM	5		NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo clientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo clientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")	Descrição:				NÃO
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE	Sugestões: A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo clientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		

43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desbastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial. B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48 horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;	SIM	5		
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	4	<p>Importante ressaltar que as crises historicamente mais graves que afetam o abastecimento são normalmente originadas por situações imprevisíveis, desastres naturais, interdições de rodovias, em que um plano prévio de diretrizes dificilmente conseguiria mapear os cenários possíveis.</p> <p>Entretanto, é percebido que a presente proposta de ação regulatória poderia se enquadrar em situações como a que estamos vivendo no Norte do país em que a escassez hídrica dos rios vem afetando o transporte aquaviário de combustíveis. Neste contexto foi declarada situação de calamidade pública e percebida uma maior burocracia, por parte do poder público e agências reguladoras, para que a iniciativa privada pudesse reagir à crise, como, por exemplo, foram necessárias autorizações especiais e emergenciais da ANTAQ e ANP em favor da FOGÁS para operação de transbordo de carga entre balsas (barge-to-barge), fundeadas em área estratégica offshore no rio Madeira, em razão das restrições à navegabilidade impostas pela seca na Região Amazônica.</p> <p>Cumpr-se mencionar que ciclos de estiagem e cheia dos rios são comuns na região Norte e procedimentos pré-aprovados pelos órgãos reguladores (ANP, ANTAQ etc) teriam um papel fundamental e imediato na reação à crise de abastecimento.</p> <p>Portanto a sugestão para que em situações críticas de risco ao abastecimento, em especial aquelas declaradas como calamidade pública, sejam revistas e antecipadas as autorizações de maneira a simplificar as exigências e os licenciamentos por prazo e condições pré-determinadas.</p> <p>O Sindigás recomenda o estabelecimento de uma espécie de "sala de situação" permanente, ou instrumento similar, como os antigos Comitês de Abastecimento, com a modelagem que a ANP julgar mais adequada, mas que garanta assertividade dos temas ligados ao abastecimento do mercado de GLP e eficiência de suas tratativas. Estabelecer um fórum onde os agentes regulados poderão consultar, levar demandas e informações, além de dar tratamento e estudar possíveis</p>	NÃO
50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA		SIM	5		

55	NÃO	agente econômico	Grupo Dislub Equador	<p>Prima-se pela necessidade de considerações das peculiaridades existentes em determinados nichos geográficos, considerada a vasta extensão geográfica do país. Em detrimento disso, maior sensibilidade da urgência em casos que exigem decisões imediatas sobre possível comercialização ou adoção de medidas necessárias em caráter excepcional, visando afastar o risco de desabastecimento. Nessa linha de realidade operacional, sobretudo na região Norte que é sujeita às mais adversas e complexas operações logísticas, é necessário que a o normativo regulatório conte com alternativa autoexecutória aos agentes regulados, naturalmente com justificativas objetivas sobre critério que a própria norma pode estabelecer previamente. Trata-se, pois, de adequação de norma de aplicação nacional à peculiaridade regional que é sazonal.</p> <p>É vislumbrado, ainda, como medida paliativa que o normativo estabeleça prazo eficaz para situações de criticidade operacional que, uma vez relatadas formalmente ao órgão regulador, caso não tratadas com orientação/aprovação prévia, autorizará que o agente regulado opere em regime de excepcionalidade sem o atendimento da regra geral de especificação ou mistura, naturalmente dentro de balizadores previamente estabelecidos. Dessa forma, o agente regulado, em benefício de garantir o suprimento regional, terá a possibilidade informar previamente a justificativa de excepcionalidade e, desde esse momento, poderá operar nos moldes justificados, naturalmente sem prejuízo de ulterior fiscalização sob critérios objetivos. O imprescindível é que o agente regulador deixe de ficar em situação de não conformidade excepcional em razão de autorização prévia do órgão regulador, que por dificuldades materiais poderá não contar com devolutivas ao tempo necessário da demanda de mercado. Finalmente, cumpre destacar que há oportunidade de o estreitamento do canal de comunicação com os agentes regulados diretamente afetados por situações que resultem no risco ao abastecimento.</p>	SIM	5	Impacto direto no risco ao desabastecimento.
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	<p>a) considerando que todos os postos revendedores são qualificados como de utilidade pública, é determinante que a ANP regulamente com urgência a obrigação das distribuidoras em garantir o fornecimento de volume adequado de combustíveis para postos vinculados às marcas e aos de marca própria ("bandeira branca), até porque em condições normais estes últimos são atendidos pelas distribuidoras em geral, que por sua vez não possuem exclusividade no atendimento apenas aos postos de suas redes;</p> <p>b) previsão para que, independentemente da causa, nas situações em que as distribuidoras falharem no atendimento ao posto revendedor, causando risco ou efetivo desabastecimento, o fato seja formalizado à ANP, permitindo que o posto adquira combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade.</p>	SIM	5	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: No elo da revenda, vislumbramos com certa frequência situações onde distribuidoras, especialmente aquelas bandeiradas, deixam de fornecer combustível aos postos revendedores bandeirados sob o argumento de problemas técnicos ou operacionais ou mesmo cortes de oferta pelos fornecedores primários: Petrobras, refinarias privadas ou importadores.</p> <p>Nos casos em que as distribuidoras passam por problemas técnicos ou operacionais, em alguns estados ou regiões do país, há a presença de outras distribuidoras com capacidade de atender a demanda desses revendedores não atendida por determinada distribuidora, ainda que cobrando preços superiores. No entanto, em outros estados, a escassez de distribuidoras acaba por impedir que tais revendedores sejam abastecidos com combustível. Esta situação se torna mais grave nos casos de distribuidoras e revendedores bandeirados, onde os primeiros se sujeitam aos riscos de multas contratuais pesadas e, até mesmo das autoridades de defesa do consumidor, caso venham a adquirir combustível de uma terceira distribuidora, não relacionada à marca que ostentam.</p> <p>No caso de escassez de oferta dos fornecedores primários, o problema se torna ainda mais grave, já que as distribuidoras, em sua grande maioria, aproveitam esta situação para aumentar consideravelmente seus preços. Os postos revendedores por não poderem adquirir combustível diretamente dos fornecedores primários, à exceção do etanol hidratado, acabam sendo obrigados a pagar mais caro e repassar esse preço mais alto aos consumidores. Normalmente, nessas situações, apenas os revendedores são fiscalizados pelos órgãos de defesa do consumidor, sendo indevidamente responsabilizados por tais aumentos.</p> <p>Nesse sentido, entendemos que nesses casos de escassez ou de abusos de aumento de preços por parte da distribuidora, a regulação da ANP autorize o revendedor a adquirir diretamente combustível de fornecedores primários e, especialmente, eleve a investigação e aplique sanções severas contra distribuidoras que se aproveitam dessa situação para elevar abusivamente seus preços. Ainda nesse contexto, é fundamental que a ANP atue imediatamente junto aos órgãos de defesa do consumidor e, principalmente, junto aos consumidores para explicar o que está ocorrendo no mercado e quais medidas está adotando para regularizar o abastecimento e mitigar os problemas de elevação abusiva de preços por parte das distribuidoras ou mesmo dos fornecedores primários.</p>	SIM	3	Embora este problema de abastecimento ocorra com alguma frequência, gerando situações desconfortáveis aos postos revendedores, especialmente relacionadas a consumidores e órgãos de defesa dos consumidores, entendemos que seu nível de importância é intermediário, exatamente por que sua frequência não é tão elevada
61	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTÍVEIS ALAGOAS	<p>Sugestões:</p> <p>A) Entendemos necessário regulamentar a obrigação de Distribuidoras em garantir o fornecimento de produtos para Postos Bandeira Branca, mesmo cientes de que existe preferência dos Postos com contrato. É muito comum que Postos sem bandeira fiquem desabastecidos, enfraquecendo esta modalidade comercial.</p> <p>B) Previsão para que em casos que o revendedor ficar desabastecido por sua distribuidora por mais de 48horas e formalizar o fato à ANP, o posto poderia adquirir combustível de outro fornecedor, sem que possa ser considerado infração ao contrato de exclusividade;</p>	SIM	5	

O SINDTRR, com base em sua experiência e compromisso com a continuidade e segurança do abastecimento nacional, vem, por meio desta, sugerir contribuições ao item da Agenda Regulatória que trata da elaboração de um plano de diretrizes a serem seguidas pelos agentes regulados em cenários de risco de restrição ou interrupção no suprimento de combustíveis, como foi no caso da Greve dos Caminhoneiros, nas eleições de 2022, nas chuvas no Rio Grande do Sul e São Paulo. Reconhecemos que a necessidade de estabelecimento de um protocolo abrangente e adaptável é essencial para garantir a continuidade do abastecimento em situações críticas, de modo a manter a economia e os serviços essenciais como hospitais, empresas de rádio e televisão, órgãos públicos, etc em funcionamento, mesmo diante de desafios adversos e imprevistos. Em particular, propomos as seguintes medidas e flexibilizações regulatórias:

- 1. Garantia de Produto**  
Garantir que as distribuidoras forneçam produtos aos TRR/TRRNI de forma proporcional e economicamente compatível com os demais segmentos, criando uma regra que permita aos TRR/TRRNI suprirem consumidores de utilidade pública e serviços essenciais, tais como hospitais, creches, asilos, órgãos públicos, empresas de rádio e televisão, além de outros consumidores que estejam em situação grave de perdas financeiras ou risco de vidas
- 2. Autorização para Comercialização entre TRRs**  
Permitir a comercialização entre TRRs para aumentar a flexibilidade e eficiência no abastecimento, principalmente em áreas com acesso logístico limitado.
- 3. Comercialização Direta com Postos Revendedores**  
Autorizar os TRRs a comercializar diesel e gasolina diretamente com postos, facilitando o abastecimento em regiões com infraestrutura limitada.
- 4. Comercialização de Produtos A**  
Permitir que os TRR comercializem Diesel A e Gasolina A, fortalecendo a resposta rápida em situações de escassez de combustível.
- 5. E no Caso do TRRNI – Em Situações Climáticas Adversas**  
Em casos de seca extrema, permitir o transporte rodoviário de óleo diesel em substituição às rotas fluviais inviabilizadas, assegurando o abastecimento em regiões impactadas.

Essas ações reforçam a peculiaridade e a resiliência do setor e garantem a continuidade do abastecimento em situações críticas.

## TÍTULO: Alteração do marco regulatório de comercialização de etanol anidro combustível

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
5	SIM	agente econômico	ECE S/A (Evolua Etanol)	<p>DESCRIÇÃO DA AÇÃO: alterar a Resolução ANP 946/2023 para: i. buscar o tratamento isonômico entre distribuidoras e produtores / cooperativa de produtores em relação a possibilidade de estes firmarem contratos de fornecimento de anidro também com comercializadoras de etanol para fins de cumprimento da meta de contratação de 90% em relação ao ano anterior; e ii. que a comprovação dos estoques aplicáveis próprios (25% e 4%) fique apenas sob responsabilidade dos agentes regulados que transitam fisicamente o etanol anidro (produtores e distribuidoras);</p> <p>PROBLEMA REGULATÓRIO: i. atualmente a Resolução prevê que os produtores e as cooperativas de produtores somente conseguem cumprir suas metas de contratação de 90% em relação ao ano anterior com contratos firmados diretamente com as distribuidoras, não prevendo a possibilidade de que contratos de fornecimento de anidro com comercializadoras de etanol sirvam para a meta; e ii. a forma principal de atuação das comercializadoras de etanol, é através da operação fiscal de venda a ordem, onde o produto é remetido dos produtores direto para a distribuidoras, sem passar fisicamente pela comercializadora de etanol.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: alterar a resolução com a atual prática do setor e com as recentes alterações normativas, dar tratamento isonômico aos agentes regulados, desburocratização das exigências regulatórias, redução das obrigações e custos regulatórios.</p> <p>ATORES AFETADOS: produtores/cooperativas de produtores e comercializadoras de etanol</p>	SIM	5	A manutenção das regras regulatórias como se encontram atualmente, provocam altos custos operacionais e fiscais com aquisição de tancagem para comprovação de estoque próprio pelas comercializadoras de etanol, além de não garantir um tratamento isonômico para os produtores que ficam sem a opção de firmarem seus contratos de anidro com as comercializadoras de etanol	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	5	O debate público sobre a atualização e revisão da norma é urgente, tenho em vista a não aderência das regras atuais a nova realidade do mercado, que conta com a crescente produção de etanol a partir de grãos e cereais.	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.	O problema regulatório deve considerar a reavaliação das obrigações de estoques para os produtores de etanol, considerando a produção do combustível a partir de matérias-primas e em dinâmicas de mercado diversas daquelas contempladas na resolução.	SIM	5	A Inpasa tem urgência em participar do debate público sobre a atualização e revisão da norma. É urgente a reavaliação das obrigações de estoques para os produtores de etanol, considerando a produção do combustível a partir de matérias-primas e em dinâmicas de mercado diversas daquelas contempladas na resolução.	NÃO
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	A simplificação da regulação, desburocratização das exigências regulatórias, redução das obrigações e custos regulatórios, quanto a regulação da comercialização de etanol anidro combustível é positiva.	SIM	5	Reduzir custo e buscar ganho de eficiência na atividade é prioridade para numa indústria de elevado custo regulatório e produtos essenciais e altos preços junto ao consumidor.	SIM

25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS .	SIM	5	A inclusão da revisão do marco regulatório de comercialização de etanol anidro combustível na agenda regulatória é necessária para promover um ambiente mais eficiente e competitivo no setor. A Resolução ANP nº 946/2023, além de impor critérios de estoques mínimos desproporcionais e ilegais, estabelece um sistema de contratações entre distribuidores e fornecedores que não reflete a liberdade de mercado preconizada pela Lei de Liberdade Econômica. A imposição de contratos obrigatórios interfere na livre iniciativa e na autonomia das partes para negociar com base nas condições de oferta e demanda, gerando ineficiências e custos regulatórios elevados que não prejudicam a competitividade do setor. A exigência desproporcional de estoques, que não possui fundamentação econômica sustentável e fere princípios da livre concorrência, resulta em uma regulamentação que cria entraves injustificáveis à atividade de distribuição de combustíveis. Uma revisão normativa que simplifique esses processos e permita ao mercado se autorregular, respeitando os princípios da liberdade econômica, é essencial para reduzir a burocracia, melhorar a eficiência operacional e favorecer a livre concorrência, promovendo um cenário mais dinâmico e adaptado à realidade do mercado de biocombustíveis. Sobre os estoques e o impacto financeiro nas distribuidoras, a PUC/Rio fez um estudo que já foi apresentado e é do conhecimento da ANP.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A	SIM	5	A inclusão da revisão do marco regulatório de comercialização de etanol anidro combustível na agenda regulatória é necessária para promover um ambiente mais eficiente e competitivo no setor. A Resolução ANP nº 946/2023, além de impor critérios de estoques mínimos desproporcionais e ilegais, estabelece um sistema de contratações entre distribuidores e fornecedores que não reflete a liberdade de mercado preconizada pela Lei de Liberdade Econômica. A imposição de contratos obrigatórios interfere na livre iniciativa e na autonomia das partes para negociar com base nas condições de oferta e demanda, gerando ineficiências e custos regulatórios elevados que não prejudicam a competitividade do setor. A exigência desproporcional de estoques, que não possui fundamentação econômica sustentável e fere princípios da livre concorrência, resulta em uma regulamentação que cria entraves injustificáveis à atividade de distribuição de combustíveis. Uma revisão normativa que simplifique esses processos e permita ao mercado se autorregular, respeitando os princípios da liberdade econômica, é essencial para reduzir a burocracia, melhorar a eficiência operacional e favorecer a livre concorrência, promovendo um cenário mais dinâmico e adaptado à realidade do mercado de biocombustíveis. Sobre os estoques e o impacto financeiro nas distribuidoras, a PUC/Rio fez um estudo que já foi apresentado e é do conhecimento da ANP.	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		NÃO			
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.	NÃO	1		
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA	SIM	5	A inclusão da revisão do marco regulatório de comercialização de etanol anidro combustível na agenda regulatória é necessária para promover um ambiente mais eficiente e competitivo no setor. A Resolução ANP nº 946/2023, além de impor critérios de estoques mínimos desproporcionais e ilegais, estabelece um sistema de contratações entre distribuidores e fornecedores que não reflete a liberdade de mercado preconizada pela Lei de Liberdade Econômica. A imposição de contratos obrigatórios interfere na livre iniciativa e na autonomia das partes para negociar com base nas condições de oferta e demanda, gerando ineficiências e custos regulatórios elevados que não prejudicam a competitividade do setor. A exigência desproporcional de estoques, que não possui fundamentação econômica sustentável e fere princípios da livre concorrência, resulta em uma regulamentação que cria entraves injustificáveis à atividade de distribuição de combustíveis. Uma revisão normativa que simplifique esses processos e permita ao mercado se autorregular, respeitando os princípios da liberdade econômica, é essencial para reduzir a burocracia, melhorar a eficiência operacional e favorecer a livre concorrência, promovendo um cenário mais dinâmico e adaptado à realidade do mercado de biocombustíveis. Sobre os estoques e o impacto financeiro nas distribuidoras, a PUC/Rio fez um estudo que já foi apresentado e é do conhecimento da ANP.	SIM

35	SIM	agente econômico	PETROLUZ DISTRIBUIDORA LTDA.	PROBLEMA REGULATÓRIO: A Resolução ANP 946/2023 impõem às distribuidoras de combustíveis, critérios de estoques mínimos de etanol anidro tendo como base a comercialização de gasolina C no ano anterior, e dessa forma, interfere na livre iniciativa e na autonomia das partes para negociar com base nas condições de oferta e demanda, ferindo os princípios do livre mercado, como a livre concorrência e a eficiência econômica, limitando a liberdade das distribuidoras para gerir seus estoques conforme suas necessidades e estratégias de mercado. A exigência desproporcional de estoque traz diversos impactos negativos, como a distorção na alocação de recursos aumentando os custos operacionais das distribuidoras.  OBJETIVOS PRETENDIDOS: Portanto, sugerimos alteração da regulamentação atual de comercialização de etanol anidro entre fornecedores e distribuidores de combustível, visando simplificação da regulação e redução das obrigações e custos operacionais e regulatórios.  ATORES AFETADOS: Distribuidores, produtores e consumidores  NORMA RELACIONADA: 946/2023	SIM	3	NÃO	
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG	Objetivos pretendidos: O tema em discussão a respeito da flexibilização das atuais normas de contratos para fornecimento de etanol anidro de fornecedores de biocombustíveis para distribuidoras de combustíveis requer uma ampla discussão entre os agentes da cadeia de produção e comercialização em virtude das eventuais consequências à garantia de abastecimento que uma alteração a regra vigente, desde 2012, poderia ocasionar no mercado físico.	SIM	2	NÃO	
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2	NÃO	
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO				NÃO	
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27		SIM	5	SIM	
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil	Objetivos pretendidos: O tema em discussão a respeito da flexibilização das atuais normas de contratos para fornecimento de etanol anidro de fornecedores de biocombustíveis para distribuidoras de combustíveis requer uma ampla discussão entre os agentes da cadeia de produção e comercialização em virtude das eventuais consequências à garantia de abastecimento que uma alteração a regra vigente, desde 2012, poderia ocasionar no mercado físico.	SIM	2	NÃO	
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)	Objetivos pretendidos: O tema em discussão a respeito da flexibilização das atuais normas de contratos para fornecimento de etanol anidro de fornecedores de biocombustíveis para distribuidoras de combustíveis requer uma ampla discussão entre os agentes da cadeia de produção e comercialização em virtude das eventuais consequências à garantia de abastecimento que uma alteração a regra vigente, desde 2012, poderia ocasionar no mercado físico.	SIM	2	NÃO	
53	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	4	Avançar com a alteração do marco regulatório de comercialização do etanol anidro, simplifica o processo regulatório e dá mais fluidez ao mercado.	NÃO

56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	NÃO	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	NÃO	

## TÍTULO: Revisão do tratamento regulatório da verticalização

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?	
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1			
8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO</p> <p>No caso dos importadores que competem com os produtores pelo suprimento primário e, em um grau muito menor com as distribuidoras que após a publicação da Resolução ANP 777/2019 passaram a poder importar diretamente, o grau de verticalização tem o potencial de interferir na competitividade dos importadores em relação aos outros dois Agentes citados.</p> <p>Atualmente só podem armazenar os seus produtos em terminais marítimos por ausência de normas específicas nas Resoluções da ANP que permitam a armazenagem em outros locais como nas Bases de Distribuição. Apesar dos terminais marítimos possuírem uma capacidade de armazenamento maior do que as bases de distribuição, os terminais marítimos estão localizados ao longo do litoral brasileiro e não distribuídos pelo Brasil como as bases de distribuição.</p> <p>Outro fator que deve ser levado em consideração é a disponibilidade. Os terminais marítimos possuem baixa disponibilidade e os seus contratos de utilização são firmados por longos períodos (anos) com os seus volumes contratados (compromissados com empresas).</p> <p>O custo para armazenar em terminais giram em torno de 70 R\$/m³ em São Luís, 80 R\$/m³ em Paranaguá, 90 R\$/m³ em Santos, 70 R\$/m³ em Suape e 73 R\$/m³ em Itacoatiara. Enquanto o custo para armazenar em bases de distribuição estão na casa de 55 R\$/m³ em São Luís, 25 R\$/m³ em Paranaguá, 30 R\$/m³ em Santos, 40 R\$/m³ em Suape e 55 R\$/m³ em Itacoatiara.</p> <p>Os importadores competem com produtores que podem importar os mesmos produtos e caso utilizem a capacidade de armazenamento das suas instalações e não dos terminais conseguirão valores potencialmente menores do que os citados anteriormente. Similarmente, as distribuidoras ao armazenarem nas suas bases também obteriam ganhos competitivos significativos.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS</p> <p>Abicom não é contra a verticalização, desde que se mantenha a competitividade e a isonomia entre os Agentes como, por exemplo, permitir que os importadores acessem os serviços de armazenagem das Bases de Distribuição.</p> <p>AGENTES AFETADOS</p> <p>Importadores</p>	SIM	4	Considerando que apesar dos terminais possuírem uma capacidade de armazenamento superior aos NÃO das bases de distribuição, os terminais possuem uma baixa disponibilidade e rotatividade e são 2 ou 3 vezes mais caros do que as bases de distribuição. A permissão, com anuência da ANP, para cessão de espaços nas Bases de Distribuição é um dos fatores com o potencial de reduzir os custos dos importadores.		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A		SIM	2	A atualização e revisão da norma é muito importante, mas consideramos que há temas de maior urgência na agenda regulatória.	NÃO

11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	2	O tema terá impactos em todo o mercado e logística de combustíveis do país, contudo a manutenção da atual regulação já traz segurança jurídica ao mercado, e, frente aos demais temas da agenda regulatória, mostra-se de menor urgência.	NÃO
12	NÃO	agente econômico	COMBUSTÍVEIS GASOIL	A aquisição de TRRs por distribuidoras de combustíveis traz uma preocupação relevante no que se refere à concorrência futura no setor. Quando uma distribuidora passa a operar diretamente no mercado de TRR, o equilíbrio competitivo é ameaçado, uma vez que um TRR independente não possui condições de competir em igualdade com um TRR pertencente à distribuidora, que detém o controle do fornecimento de combustível. Isso cria uma situação de desvantagem, pois o TRR independente depende da distribuidora para se abastecer, mas ao mesmo tempo compete diretamente com seu próprio fornecedor, gerando um conflito estrutural.	SIM	5	Diante desse cenário, é urgente que o tema da verticalização da cadeia de abastecimento seja amplamente discutido e resolvido o quanto antes. Caso essa questão não seja tratada com a devida celeridade, o impacto negativo sobre o mercado de TRR pode ser irreversível, colocando em risco a sobrevivência de empresas independentes e concentrando ainda mais o mercado nas mãos das grandes distribuidoras. Isso enfraquece a diversidade e competitividade do setor, prejudicando o mercado e os consumidores a longo prazo.	NÃO
14	NÃO	agente econômico	RodoBelo Distribuidora de Petróleo Ltda	A aquisição de TRRs por grandes distribuidoras gera uma preocupação crescente quanto ao impacto na concorrência do setor. Com o controle sobre o fornecimento de combustíveis, essas distribuidoras assumem uma vantagem significativa em relação aos TRRs independentes, criando um ambiente competitivo insustentável e altamente desigual.	SIM	5	É essencial que o tema da verticalização seja tratado com a urgência que merece, pois, sem uma discussão rápida e eficiente, o mercado de TRR corre o risco de se concentrar ainda mais, sufocando os pequenos players e comprometendo a livre concorrência, o que traria impactos negativos para toda a cadeia de abastecimento.	NÃO
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	1	Antes de analisar o tema "verticalização", a Agência deveria ter maior clareza dos papéis e responsabilidades dos agentes, bem como assegurar o tratamento isonômico àqueles que exercem atividades similares ao longo da cadeia. Inverter essa ordem pode levar a uma ampliação das assimetrias existentes.	NÃO
16	NÃO	agente econômico	RIO PRETO PRODUTOS DE PETROLEO LTDA.	Sugestão de Contribuição: A aquisição da Risel pela Vibra traz à tona uma preocupação crescente sobre a verticalização da cadeia de abastecimento. Quando uma distribuidora assume o controle de um TRR, o cenário competitivo fica cada vez mais desequilibrado, deixando os TRRs independentes vulneráveis e sem capacidade de competir com igualdade.	SIM	5	Importância da Urgência na Discussão: Diante desse movimento, a discussão sobre a regulamentação e os limites da verticalização se faz urgente. A demora pode acarretar uma rápida concentração de mercado que irá sufocar os TRRs independentes, ameaçando a diversidade e a competição justa no setor de combustíveis.	NÃO
17	NÃO	agente econômico	PETRORIO COMERCIO DE COMBUSTIVEIS LTDA	A crescente aquisição de TRRs por distribuidoras de combustíveis levanta sérias preocupações sobre o futuro da concorrência no setor. A entrada direta dessas distribuidoras no mercado de TRR coloca em risco a competitividade, uma vez que os TRRs independentes não conseguem competir em pé de igualdade com seus fornecedores diretos. Essa sobreposição ameaça criar um monopólio que pode desestabilizar todo o mercado de distribuição de combustíveis.	NÃO	5	Diante dessa problemática, é crucial que a verticalização do setor seja debatida de forma prioritária e urgente. A demora na regulamentação desse processo pode acarretar consequências graves e duradouras, impactando diretamente os TRRs independentes, enfraquecendo a concorrência e limitando as opções dos consumidores, o que, por sua vez, pode prejudicar toda a cadeia de abastecimento.	NÃO
18	NÃO	agente econômico	Transcodil Transporte e Comercio de Diesel Ltda	O avanço das distribuidoras no mercado de TRRs levanta sérias preocupações quanto à concorrência no setor. A aquisição de TRRs pelas distribuidoras cria um desequilíbrio, pois os TRRs independentes não possuem condições de competir com quem controla o fornecimento de combustível.	SIM	5	Por isso, é de extrema importância que o tema da verticalização seja debatido com urgência. A demora pode acarretar em uma concentração de mercado que comprometerá a diversidade e a competitividade do setor de combustíveis, trazendo prejuízos significativos para os operadores independentes e para os consumidores.	NÃO
19	NÃO	agente econômico	SAFRA DIESEL LTDA	Texto 1 – Sugestão de Contribuição: A compra da Serra Diesel pela Ipiranga reforça a necessidade de se debater a verticalização da cadeia de abastecimento. Os TRRs independentes enfrentam dificuldades ao competir com distribuidoras que controlam tanto o fornecimento quanto a operação dos TRRs, criando um cenário de concorrência desleal.	SIM	5	Texto 2 – Importância da Urgência na Discussão: Essa situação exige uma análise cuidadosa e urgente para evitar que o mercado se torne ainda mais concentrado. A falta de ação pode comprometer a competitividade do setor, prejudicando os TRRs independentes e limitando a diversidade de operadores.	NÃO
22	NÃO	agente econômico	UNIPETRO MINAS DISTRIBUIDORA DE PETROLEO LTDA	Sugestão de Contribuição: A aquisição da Risel pela Vibra traz à tona uma preocupação crescente sobre a verticalização da cadeia de abastecimento. Quando uma distribuidora assume o controle de um TRR, o cenário competitivo fica cada vez mais desequilibrado, deixando os TRRs independentes vulneráveis e sem capacidade de competir com igualdade.	SIM	5	Importância da Urgência na Discussão: Diante desse movimento, a discussão sobre a regulamentação e os limites da verticalização se faz urgente. A demora pode acarretar uma concentração de mercado que irá sufocar os TRRs independentes, ameaçando a diversidade e a competição justa no setor de combustíveis	NÃO
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	Entende-se que na análise do tema "verticalização" não é fundamental para aumento da concorrência no setor no país, por outro lado, é fundamental que seja assegurado o tratamento isonômico à atuação dos agentes da cadeia, tema que deve ser priorizado pela ANP em seus processos regulatórios.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS .		SIM	4	A revisão do tratamento regulatório da verticalização é fundamental para garantir um ambiente competitivo no setor sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade econômica dos agentes regulados. Uma intervenção excessiva da ANP nos arranjos societários das empresas pode resultar em aumento desnecessário do custo regulatório e impor restrições que desestimulem a inovação e a integração entre atividades que poderiam beneficiar o mercado e o consumidor final. É necessário equilibrar a regulação para permitir um grau de verticalização que respeite as especificidades de cada atividade e estimule a concorrência, sem criar barreiras artificiais ou distorções econômicas. A proposta de revisão deve, portanto, reavaliar situações onde a intervenção regulatória se mostra desproporcional ou ineficaz, a fim de reduzir custos e fomentar um ambiente mais dinâmico e competitivo para toda a indústria regulada.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A revisão do tratamento regulatório da verticalização é fundamental para garantir um ambiente competitivo no setor sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade econômica dos agentes regulados. Uma intervenção excessiva da ANP nos arranjos societários das empresas pode resultar em aumento desnecessário do custo regulatório e impor restrições que desestimulem a inovação e a integração entre atividades que poderiam beneficiar o mercado e o consumidor final. É necessário equilibrar a regulação para permitir um grau de verticalização que respeite as especificidades de cada atividade e estimule a concorrência, sem criar barreiras artificiais ou distorções econômicas. A proposta de revisão deve, portanto, reavaliar situações onde a intervenção regulatória se mostra desproporcional ou ineficaz, a fim de reduzir custos e fomentar um ambiente mais dinâmico e competitivo para toda a indústria regulada.	SIM

27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	<p>Problema regulatório: disparidade de tratamento sobre a verticalização a diferentes agentes pela ANP.</p> <p>Objetivos pretendidos: padronização e eliminação de barreiras regulatórias desnecessárias ao bom funcionamento do mercado, garantindo isonomia.</p> <p>Atores afetados: diversos.</p> <p>Normas relacionadas: Resoluções ANP nº 734/18, 852/21, 938/23, 948/23, 950/23, 957/23, 958/23 e outras a identificar.</p> <p>Sugestões: recomenda-se a permissão de verticalização para em um mesmo CNPJ matriz, mantidas autorizações em separado por filial, entre produtores de biocombustíveis e distribuidores, tal e qual produtores de derivados hoje e distribuidores.</p>	SIM	3	SIM
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTIVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	<p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raízen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia industrial. Michael Whinston, em seu estudo clássico "Tying, Foreclosure, and Exclusion" (1990), explora como empresas em setores</p>	SIM	5	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	<p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raízen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia industrial. Michael Whinston, em seu estudo clássico "Tying, Foreclosure, and Exclusion" (1990), explora como empresas em setores</p>	SIM	5	NÃO

30	SIM	órgão de classe ou associação		<p>PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões:</p> <p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia</p>	SIM	5	A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.	NÃO
31	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: A verticalização pode impactar a concorrência, favorecendo grandes empresas e dificultando o acesso de novos entrantes ao mercado.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Estabelecer limites e diretrizes claras para a verticalização, garantindo que as regras promovam um mercado competitivo, sem práticas abusivas ou concentração de poder.</p> <p>ATORES AFETADOS: Distribuidoras, revendedores, consumidores e novos entrantes no mercado de combustíveis.</p>	SIM	3	A verticalização pode criar barreiras para novos entrantes e reduzir a competitividade. Regular esse aspecto é essencial para garantir um ambiente de negócios justo e equilibrado, promovendo maior dinamismo e eficiência no setor.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.E.S - SindipostosES.	<p>Sugestões:</p> <p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia</p>	SIM	5		NÃO

33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A revisão do tratamento regulatório da verticalização é fundamental para garantir um ambiente competitivo no setor sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade econômica dos agentes regulados. Uma intervenção excessiva da ANP nos arranjos societários das empresas pode resultar em aumento desnecessário do custo regulatório e impor restrições que desestimulem a inovação e a integração entre atividades que poderiam beneficiar o mercado e o consumidor final. É necessário equilibrar a regulação para permitir um grau de verticalização que respeite as especificidades de cada atividade e estimule a concorrência, sem criar barreiras artificiais ou distorções econômicas. A proposta de revisão deve, portanto, reavaliar situações onde a intervenção regulatória se mostra desproporcional ou ineficaz, a fim de reduzir custos e fomentar um ambiente mais dinâmico e competitivo para toda a indústria regulada.	
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	Sugestões: Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços. À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias. A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados. Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proibem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1) Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reprimir tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proibem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.  Impactos da Verticalização sobre a Concorrência A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis. Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia	SIM	5	Sugestões: Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços. À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias. A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados. Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proibem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1) Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reprimir tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proibem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.	NÃO
36	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos	Considerando que a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Industrializadoras de Asfaltos – ABEDA representa as principais empresas distribuidoras de asfaltos e de emulsões asfálticas, asfaltos especiais do país, com diversos associados de grande relevância no mercado regulado pela agência; e  Considerando o entendimento e interesse da ABEDA de que o mercado de produção e distribuição de asfaltos continue a ser regulado pela ANP, haja vista a importância de preservar a segurança das operações e qualidade dos produtos desse setor econômico; e  Considerando que a Resolução ANP n. 852/2021, permite comercialização do produtor de asfaltos diretamente ao consumidor final, necessitando de melhor definição do nível de verticalização adequado para promover a concorrência nas atividades reguladas, respeitando-se as suas peculiaridades.  O presente documento tem por fim apresentar a sugestões de modificações de dispositivos normativos da referida resolução, conforme exposto a seguir.  Alteração da possibilidade de Comercialização do Produtor de Asfaltos ao Consumidor final  A Resolução ANP n. 852/2021, que regulamenta o exercício da atividade de produção de derivados de petróleo e gás natural, seu armazenamento, sua comercialização e a prestação de serviço e dá outras providências, permite a esse agente regulado a comercialização de asfaltos ao consumidor final. Observe-se:  Art. 20. O refinador de petróleo poderá comercializar seus derivados, nos termos da regulamentação vigente para cada atividade regulada, somente com: IX - consumidor final, observado o art. 25;  Art. 25. O produtor de derivados de petróleo e gás natural poderá comercializar seus derivados diretamente com consumidor final, observados os seguintes requisitos:	SIM	5	Insta considerar que, na realidade brasileira, em que há, no mercado interno, um monopólio prático da Petrobras como fornecedora de asfaltos para os agentes distribuidores, a possibilidade de comercialização direta da Petrobras para consumidores finais – em concorrência com os distribuidores – cria um cenário em que o agente fornecedor pode, com o amparo da legislação e em benefício próprio, manejar, mediante limitação de cotas, a capacidade de os distribuidores atenderem os consumidores finais, o que configura uma patente de desequilíbrio do ambiente concorrencial.	NÃO

38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica	SIM	5	<p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolista que as normas de não verticalização visavam reprimir tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, o Sindipetro-RO entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados</p>	NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	<p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reprimir tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia industrial. Michael Whinston, em seu estudo clássico "Tying, Foreclosure, and Exclusion" (1990), explora como empresas em setores concentrados podem usar sua posição dominante para excluir ou prejudicar a concorrência em mercados a jusante, onde a concorrência</p>	SIM	5	NÃO	
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DO COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	respondido via e-mail				
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")				NÃO	

42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍV EIS/PE	<p>Sugestões:</p> <p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia</p>	SIM	5
43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - SINDPESE, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº 13.183.009/0001-27	<p>Contexto histórico e justificativas regulatórias fundadas em racionalidade econômica</p> <p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias.</p> <p>A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p> <p>Impactos da Verticalização sobre a Concorrência</p> <p>A teoria econômica e os estudos sobre integração vertical demonstram claramente os efeitos prejudiciais da verticalização em mercados com concentração a montante e desconcentração a jusante, como o caso da cadeia de combustíveis.</p> <p>Um dos principais riscos é a alavancagem de poder de mercado (Market Power Leveraging), teoria amplamente discutida na economia industrial. Michael Whinston, em seu estudo clássico "Tying, Foreclosure, and Exclusion" (1990), explora como empresas em setores</p>	SIM	5

49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	3	<p>A RANP 958/23 permite que distribuidora de GLP possa exercer a atividade de revenda desde que solicite e seja aprovada pela ANP uma Autorização Especial como revenda para sua respectiva filial/CNPJ. Entretanto, mesmo com esta autorização, todas as distribuidoras somadas correspondem apenas em cerca de 4% do total das vendas de GLP embalado ao consumidor final, o que reforça os seguintes pontos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Reconhecimento da atuação do agente Revendedor de GLP na cadeia de distribuição e cumprindo um papel importantíssimo na garantia da capilaridade do GLP, que hoje alcança 100% dos municípios nacionais;</li> <li>•Não há sentido imaginar que uma distribuidora tenha em sua estratégia a atuação pulverizada na atividade de revenda pois estaria causando prejuízo à sua própria rede de revenda vinculada.</li> <li>•Que a motivação econômica para a atuação vertical dos agentes distribuidores baseia-se no aproveitamento de infraestrutura existente da atividade de distribuição de GLP, correspondendo a um volume marginal, não havendo elementos que indiquem a possibilidade de que a atuação direta do distribuidor na atividade de revenda varejista de botijões de GLP, traga prejuízos ao processo competitivo, vide Nota 068/2014 – CDC;</li> </ul> <p>Sendo assim, considerando os argumentos apresentados acima, não se justifica a necessidade desta Autorização Especial. A proposta é que o agente econômico autorizado pela ANP à atividade de distribuidora de GLP possa exercer a atividade de revenda de GLP sem a Autorização Especial como sendo uma revenda. Eventual acompanhamento da ANP em relação às vendas das distribuidoras no segmento de revenda poderia ser feito simplesmente pelo SIMP já que atualmente existe os códigos 1012001 – VENDA PARA AGENTE REGULADO, 1012002 – VENDA PARA AGENTE NÃO REGULADO e 1012016 – VENDA DE GLP NO VAREJO.</p> <p>Sobre eventual proposta de outros participantes desta Consulta Pública para vedação à atuação vertical das distribuidoras, importante atentar que tal proposta não produzirá o efeito desejado pela</p>	NÃO
50	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTIV EIS BAHIA		SIM	5	<p>A proibição da verticalização no setor de distribuição de combustíveis foi introduzida pela ANP no final dos anos 1990 e início dos anos 2000, desde os primórdios da regulamentação do mercado no cenário de liberalização de preços.</p> <p>À época, a distribuição de combustíveis era dominada por um oligopólio composto por cinco grandes distribuidoras: BR, Ipiranga, Texaco, Esso e Shell e uma pequena franja formada por dezenas de pequenas distribuidoras sem capacidade efetiva de rivalizar com as cinco grandes companhias. A estrutura de mercado concentrado da distribuição, naquele momento, justificou as primeiras normas regulatórias da ANP que visavam proibir a verticalização entre os segmentos de distribuição e revenda. O objetivo era evitar que o poder econômico exercido pelo oligopólio de distribuidoras irradiasse efeitos anticompetitivos para os mercados a jusante, como o de revenda varejista e retalhista, que eram (e continuam sendo) pulverizados e desconcentrados.</p> <p>Hoje, mais de duas décadas após a criação das normas que proíbem a verticalização, o cenário de concentração no mercado de distribuição não apenas se manteve como se intensificou. Atualmente, das cinco grandes distribuidoras que atuam no mercado de distribuição restaram apenas três distribuidoras com capacidade de rivalidade efetiva e tempestiva: Vibra, Raizen e Ipiranga. Ao mesmo tempo, há uma grande franja de pequenas distribuidoras, cada uma com participação de mercado inferior a 0,2%, que não possuem força competitiva para desafiar esses três grandes players.(1)</p> <p>Diante deste cenário de maior concentração em comparação ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000, a necessidade de restringir a verticalização torna-se ainda mais premente. A estrutura oligopolística que as normas de não verticalização visavam reffrear tornou-se ainda mais concentrada ( o mercado de distribuição era composto majoritariamente por 5 empresas e atualmente é composto por apenas 3 ) o que potencializa os riscos de práticas anticompetitivas, elevação de margens e eventual exercício coordenado de poder de mercado. Por isso, no melhor entendimento da questão, a Fecombustíveis entende que deve ser mantida e até mesmo intensificadas as regras que proíbem a integração vertical entre as atividades de distribuição e revenda.</p>	
52	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP	Concordamos com a abordagem apontadas no PROBLEMA REGULATÓRIO e OBJETIVOS PRETENDIDOS, mas é fundamental que sejam observados que as ações eficientes de fiscalização são mais importantes do que restringir uma instalação verticalizada, que traz economia de escala e eficiência para o abastecimento do mercado. Deve-se, pois, estabelecer, no caso de livre acesso, critérios em observância a RANP 881/2021 e respeitar os contratos vigentes e as condições operacionais de cada terminal demandado, independente de verticalizado ou não.	SIM	4	Dar maior previsibilidade aos diversos agentes regulados.	
53	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	3	A revisão do tratamento regulatório para as modalidades de integração vertical entre diferentes atividades é essencial para promover um ambiente de concorrência justa e eficiente, pois revisar a regulamentação pode aumentar a transparência e clareza das normas, facilitando o entendimento pelos agentes regulados.	NÃO

55	NÃO	agente econômico	Grupo Dislub Equador	<p>CONSIDERAÇÕES:</p> <p>A verticalização no mercado de combustíveis líquidos pode apresentar riscos importantes, especialmente em relação a regulação, a qualidade, a segurança e sobretudo a concorrência, em decorrência do desequilíbrio de mercado enfrentado por dificuldades por empresas independentes.</p> <p>A rigorosidade na tratativa sobre o tema é fundamental para garantir que a verticalização não resulte em práticas anticompetitivas, assimétricas ou prejudique o consumidor final, seja por concentração de mercado organicamente predatória, seja por via de supressão intencional de agentes não verticalizados.</p>	SIM	1		
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO</p> <p>Em favor da segurança jurídica, é determinante que a ANP o entendimento acerca do tema seja uniformizado entre agentes/atividades, de modo que a existe vedação à verticalização seja respeitada em todos os seguimentos.</p> <p>Em relação aos elos distribuição e revenda de combustíveis, é preciso que essa regra seja reforçada e, sobretudo, implementada. Compete à ANP coibir práticas nocivas ao mercado, praticadas de maneira direta ou indireta. Como a revenda tem expressado à ANP há anos, entendemos haver verticalização “disfarçada” em diversos casos denunciados à Agência sobre a atuação de distribuidoras no varejo, que pendem de análise assertiva e resposta contundente.</p> <p>Em termos econômicos, a racionalidade para a proibição da verticalização visa prevenir a projeção do poder econômico de oligopólios impacte os elos à jusante. No caso, o objetivo da norma em vigor é evitar a repetição do exercício de poder de mercado do oligopólio de distribuição nos mercados de revenda varejista/retalhista. Note-se que, atualmente, o mercado de distribuição é ainda mais concentrado do que o existente à época da instituição desta vedação. Ou seja, a eliminação desta medida preventiva resultaria no aumento da concentração da distribuição em poucas empresas, facilitando a colusão e a prática de preços predatórios. Teríamos, assim, um resultado menos diverso ao consumidor final, prejudicando a segurança energética (que privilegia a diversidade de suprimento), a competitividade da revenda varejista/atacadista (sobretudo aos postos de marca própria, “bandeira branca”) e das distribuidoras regionais, sem contar os impactos sociais decorrentes (dentre eles, a perda de empregos).</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS</p> <p>Eliminar o risco de verticalização da distribuição sobre a revenda varejista/atacadista, seja ela direta ou indireta, reforçando a vedação da entrada de distribuidoras (e/ou de empresas pertencentes/relacionadas aos seus grupos econômicos, ainda que sob outro CNPJ), no segmento da revenda. Busca-se, assim, tornar essa vedação ainda mais nítida.</p>	SIM	5	Necessidade de efetivação da já existe proibição à verticalização entre distribuição e revenda varejista/atacadista.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Como destacado acima (item Revisão da Resolução ANP 795/2019), a Nota Técnica nº 22/2023/DEE/CADE (SEI 1324569) apontou várias condutas adotadas pelas principais distribuidoras bandeiradas do país que acabam acarretando problemas competitivos e perda de bem-estar.</p> <p>Muitos desses problemas, decorrem exatamente do grande poder de mercado que tais distribuidoras passaram a adotar e que se perpetuam e se elevam em decorrência dos contratos de exclusividade. Nesse sentido, sem uma mudança estrutural nos elos do refino e da distribuição, que traga uma efetiva e eficaz concorrência entre os agentes desses elos, entendemos que qualquer medida que venha a autorizar uma maior verticalização entre os agentes de um elo e outro tenderá a concentrar ainda mais a cadeia como um todo, reduzindo assim a concorrência em toda a cadeia.</p> <p>No caso específico do segmento de revenda, esta preocupação se torna ainda maior, seja porque é o único elo que ainda se verifica uma concorrência vigorosa, na maioria dos mercados locais, seja ainda pela diferença de poder econômico existente entre os agentes deste elo e daquele da distribuição. Logo, se uma distribuidora passar a controlar diretamente a atividade de revenda de um número elevado de postos, terá grande facilidade para rapidamente passar a dominar este mercado, tornando assim, um mercado que atualmente se verifica uma acirrada concorrência, em um mercado monopolista ou de oligopólio concertado, como já se tem em vários estados do país no que se refere ao refino e à distribuição, respectivamente.</p> <p>Desta forma, entendemos que, por um lado, deve-se manter a restrição atualmente existente no artigo 33 da RANP 58/14, onde é vedado ao distribuidor de combustíveis líquidos exercer a atividade de revenda varejista; e, por outro, deve-se regular os contratos de fornecimento de combustíveis com exclusividade, celebrados entre distribuidoras bandeiradas e postos revendedores, exatamente em razão de esses contratos trazerem cláusulas leoninas e abusivas, seja pelo seu desequilíbrio, seja por não seguirem o que determina os artigos 482 a 488 do Código Civil (“CC”) e, portanto, serem nulos, segundo o artigo 489 do CC.</p> <p>Os mesmos efeitos anticompetitivos verificados nos contratos de exclusividade também são constatados nos contratos de locação de infraestrutura de postos de propriedade das distribuidoras celebrados por estas com revendedores, os quais inclusive são ainda mais danosos, dado que o artigo 6º da Lei nº 8.245/91 prevê que tais contratos podem ser “denunciados mediante aviso por escrito ao locador, com antecedência mínima de trinta dias”.</p>	SIM	5	Entendemos de extrema relevância a avaliação dos efeitos anticompetitivos e falhas regulatórias decorrentes (a) dos contratos de exclusividade e (b) dos contratos de locação de infraestrutura de postos, celebrados entre distribuidoras e revendedores varejistas de combustíveis automotivos, como forma de mitigar práticas anticompetitivas, incrementar a concorrência e competitividade nos elos da distribuição e da revenda e o bem-estar dos consumidores, em termos de elevação da oferta e redução de preços.	NÃO
61	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTÍVEIS ALAGOAS	SUGESTÃO ENVIADA VIA E-MAIL.	SIM	5		

62	SIM	órgão de classe ou associação Sindicato Nacional TRR	<p>O Sindicato Nacional dos Transportadores – Revendedores – Retalhistas de Combustíveis (SindTRR), em alinhamento com o posicionamento adotado e as discussões realizadas no âmbito da Tomada Pública de Contribuições nº 3/2018, sugere a proibição da verticalização, tanto direta quanto indireta, no setor de revenda retalhista de combustíveis.</p> <p>A reabertura das discussões sobre a revisão do tratamento regulatório da verticalização, especialmente entre os setores de distribuição e revenda retalhista de combustíveis, na Agenda Regulatória, é oportuna e deve ser considerada uma prioridade.</p> <p>Diante dos recentes acontecimentos que demonstram o avanço de distribuidoras na aquisição de empresas TRR, seja por meio dos mesmos sócios, holdings ou empresas criadas especificamente para essa finalidade, assim como novos modelos de negócios – tais como SMART CENTER, OPERADOR LOGÍSTICO E DELIVERY –, constata-se que a legislação atual não é clara quanto à proibição desses modelos inovadores pelas distribuidoras.</p> <p>Essa situação não reflete o espírito dos legisladores na época da TPC nº 3/2018 e pode resultar em medidas anticompetitivas e na concentração de mercado, causando prejuízos futuros aos consumidores.</p> <p>A verticalização também pode desestimular a entrada de novos empresários no mercado de revenda, pois, para serem competitivos, precisariam atuar simultaneamente na distribuição e na revenda, o que é inviável para empresas familiares devido aos elevados custos de implementação e à dificuldade de competir, tornando o mercado menos contestável.</p> <p>Decorridos quase seis anos das discussões realizadas no âmbito da TPC nº 3/2018, o SindTRR demonstrará, no momento oportuno, que a proibição da participação direta ou indireta de distribuidoras no setor de revenda retalhista garantirá a proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta de produtos – um dos princípios da Lei do Petróleo e um dos pilares estabelecidos pela ANP.</p> <p>Essa proteção considera as peculiaridades da atividade TRR e a localização estratégica dos agentes, distribuídos em todo o território nacional, garantindo o abastecimento a qualquer tipo de consumidor, em qualquer quantidade.</p> <p>A atual configuração do mercado de combustíveis, construída pela ANP ao longo dos anos, apesar da dinâmica própria dos setores de distribuição e revenda e do crescimento no número de agentes, deve concluir pela inexistência de evidências de que a verticalização entre distribuição e revenda geraria aumento de eficiência para o mercado e, conseqüentemente, benefícios para o consumidor final.</p> <p>Cada agente deve competir dentro de sua própria faixa, com a mesma capacidade econômica e financeira, levando-se em consideração a prestação de serviços e não unicamente o preço.</p>	NÃO	5	Diante do exposto consideramos este assunto de extrema importância e prioritário na Agenda Regulatória para 25/26	NÃO
----	-----	---	--	-----	---	---	-----

**TÍTULO: Introdução de novos combustíveis na cadeia.**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM		SIM	5	A presença de novos combustíveis será sempre bem vinda, já que a atual reserva de mercado para biocombustíveis - principalmente de biodiesel de base éster - atrasam o desenvolvimento de indústrias mais modernas e acabam levando empresários a investirem em outros países, prejudicando a economia do Brasil e reduzindo a oferta de empregos e progresso do Brasil	SIM
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	5	O tema muito importante para dar maior previsibilidade e segurança jurídica na realização de novos investimentos pelo setor	SIM
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	O tema é muito importante para a Inpasa, considerando a necessidade de segurança jurídica para realização de novos investimentos no desenvolvimentos de novos produtos e misturas.	SIM

15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	<p>Para o biometano, dada a definição legal (Combustível do Futuro) da existência de um mandato de descarbonização de ao menos 1% a partir de 2026 e as atribuições definidas para a ANP para regulamentar o processo de certificação, emissão e aposentaria de CGOBs e as bases de cálculo das obrigações anuais, é imperativo que o regulamento pertinente esteja publicado até o final do primeiro semestre de 2025. No lado dos produtores e importadores, que deverão cumprir os mandatos, será necessário operacionalizar os processos de aquisição de biometano ou de CGOBs, desenvolvendo processos comerciais, cadeias de fornecimento, sistemas de medição, eventuais contratos de swap comercial, entre outros, cujo desenvolvimento está intrinsecamente vinculado ao Regulamento a ser desenvolvido e aprovado pela ANP.</p> <p>A factibilidade da implantação do mandato de descarbonização do gás natural a partir de 2026 depende, então, das definições do Regulamento da ANP.</p> <p>(1) Metodologia para base de cálculo do volume de Gás Natural comercializado a ser considerado para fins de redução de emissões;</p> <p>(2) Disponibilização de informações adequadas sobre a disponibilidade de Biometano e certificados atual e futura para a tomada de decisão;</p> <p>(3) Criar mecanismos, assegurar e incentivar o acesso do Biometano à infraestrutura de gasodutos;</p> <p>(4) Disponibilizar informações adequadas sobre o impacto do preço do Biometano na competitividade para os usuários de Gás Natural;</p> <p>(5) Metodologia de cálculo de verificação da redução de emissões associadas à utilização do Biometano;</p> <p>(6) Definição dos agentes obrigados com base no volume total de gás natural comercializado, de modo a garantir que a redução de GEE ocorra com o melhor custo-efetividade;</p> <p>(7) Fiscalização do cumprimento das obrigações pelos produtores ou importadores de gás natural;</p> <p>(8) Certificado de Garantia de Origem de Biometano (CJOB): Regras gerais de operacionalização dos instrumentos, incluindo regras de concessão, aposentadoria, comercialização, rastreabilidade, transparência, credibilidade, dentre outros.</p> <p>(9) Metodologia para o CJOB que assegure a fungibilidade com outros certificados, compulsórios e voluntários e garanta o cumprimento dos compromissos internacionais de redução de GEE assumidos pelo Brasil e pelas empresas;</p> <p>(10) Metodologia que estabeleça parâmetros adequados e claros para evitar sobreposições entre CJOB e CBIOS;</p> <p>(11) Metodologia para aplicação de multa por não atendimento à meta.</p> <p>Para o SAF, dada a definição legal (Combustível do Futuro) da existência de um mandato local de descarbonização que crescerá de 1 até</p>	SIM	5	<p>Para que o Brasil possa cumprir com os desafios da transição energética assumidos no Acordo de Paris e, de modo especial, avançar com as iniciativas relacionadas à transição para uma economia de baixo carbono, e criar condições para o desenvolvimento do biorrefino no país, é de suma importância a atualização e o aprimoramento das normas regulatórias, deixando claros os papéis de cada agente, além do reconhecimento dos combustíveis das novas rotas tecnológicas (dentre elas a de co-processamento).</p> <p>Ainda existem diversas incertezas acerca dos produtos que estão sendo ou serão utilizados para redução das emissões de gases de efeito estufa. É prioritária a definição do marco regulatório de forma a minimizar algumas das incertezas associadas a estes produtos, além de dar garantias e direcionar investimentos em produção e infraestrutura para comercialização dos novos produtos.</p> <p>Além disso, a Lei 14.993/2024 (combustível do futuro) traz novas demandas para a ANP, algumas com datas de início, e exigirá urgência no tratamento desses temas.</p>	NÃO
20	SIM	agente econômico	VirtuGNL	<p>TÍTULO DA CONTRIBUIÇÃO: Pontos de abastecimento e de revenda com gás natural liquefeito (GNL)</p> <p>DESCRIÇÃO: Inclusão da previsão para pontos de abastecimento e de revenda com gás natural liquefeito (GNL) para promover o estabelecimento de rotas de transporte com menor pegada de carbono, em substituição ao diesel fóssil.</p> <p>PROBLEMA REGULATÓRIO: A indústria de gás natural no Brasil está passando por uma transformação desde a publicação da Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021), com novas possibilidades de uso, e novos arranjos regulatórios, sendo propostos a cada dia pelos agentes. O gás natural, por sua vez, é enxergado como o combustível da transição, uma vez que pode substituir combustíveis mais poluentes (como a gasolina, o diesel e o óleo combustível) com poucas adaptações nos equipamentos, sendo futuramente substituído pelo biometano (com emissão nula de carbono) sem necessidade de modificações. Porém, hoje, muitas das estratégias que vêm sendo desenvolvidas não encontram previsão regulatória, o que dificulta e até mesmo impede sua implementação. Sendo assim, a VirtuGNL vem por meio desta sugerir a inclusão na regulação vigente dos pontos de abastecimento e de revenda com GNL e bio-GNL, possibilitando o estabelecimento de iniciativas como os Corredores Azuis (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com GNL) e Corredores Verdes (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com bio-GNL), com menor pegada de carbono do que o transporte de cargas atualmente realizado no Brasil, abastecido majoritariamente com óleo diesel.</p> <p>SOLUÇÃO PROPOSTA: incluir a previsão sobre pontos de abastecimento e de revenda com gás natural liquefeito (GNL), tanto de origem fóssil quanto de origem renovável (biometano). No caso dos pontos de abastecimento, necessita-se da inclusão, no Artigo 2º inciso I da Resolução ANP 939/2023 (definições – combustíveis), dos seguintes combustíveis: gás natural, biogás ou biometano (inclusive nas formas comprimida ou liquefeita; GNC e GNL); e da inclusão de novo Artigo 3ºA: “No caso de pontos de abastecimento com gás natural, biogás ou biometano (incluindo GNC e GNL), o detentor das instalações deverá submeter adicionalmente à ANP os seguintes documentos para a solicitação da autorização de operação: I - Licença Ambiental; II - Certificado do Corpo de Bombeiros; III - Memorial Descritivo, plantas de localização/layout e fluxogramas; IV - Folhas de dados dos principais equipamentos; V - Sistemas de combate a incêndio apropriados para GNL; VI - Projeto de eletricidade, SPDA e classificação de área; VII - Sinalização de segurança; VIII - Plano de Resposta a Emergências; IX - Treinamento de operadores e mantenedores; X - Planos de inspeções regulares; XI - Atestado de conformidade; XII - Atestado de comissionamento; XIII - Análise de risco; XIV - CREA + ART do responsável técnico da operação; XV - Dados georreferenciados da instalação; e XVI - Plano de monitoramento do tempo de armazenamento e controle de qualidade do GNL”. Já para os pontos de revenda de GNL, é necessária a inclusão, no Artigo 1º da Resolução ANP 972/2024 (modalidades de revenda): “revenda varejista exclusiva de GNL”; no Artigo 2º (atividades compreendidas): “a aquisição, o recebimento, o armazenamento, a comercialização no próprio estabelecimento e a comercialização a varejo de gás natural liquefeito (GNL)”; no Artigo 4º inciso I (definições – combustíveis</p>	SIM	5	<p>Hoje os pontos de abastecimento e revenda de GNL não são previstos na regulação brasileira, o que impede o estabelecimento de iniciativas (cuja tecnologia já está disponível e já vem sendo aplicada comercialmente em outros países) que poderiam contribuir de forma imediata para a redução nas emissões de GEE em relação ao diesel e outros combustíveis mais poluentes, principalmente no setor de transporte rodoviário.</p>	SIM
23	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS, ENERGIAS ALTERNATIVAS PARA VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	<p>A REVENDA NÃO SE OPÕE, DESDE QUE MANTENHA A QUALIDADE DO PRODUTO E QUE NÃO IMPACTE A SEGURANÇA NA COMERCIALIZAÇÃO NO LOCAL, COM A IMPLANTAÇÃO DOS NOVOS PRODUTOS INSERIDOS NA CADEIA.</p>	SIM	3	<p>A SEGURANÇA NA COMERCIALIZAÇÃO NO LOCAL NÃO PODERÁ SER ATINGIDA.</p>	NÃO

24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Há necessidade de definição ou de maior detalhamento regulatório para novos produtos. Como exemplos, citamos os seguintes pontos que carecem de definição:</p> <p>1) Diesel verde: Agente responsável pela mistura do Diesel Verde ao diesel, a ser considerado para atendimento aos mandatos;</p> <p>2) Diesel coprocessado: É importante a ANP prever que a parcela renovável oriunda do coprocessamento de óleos vegetais ou gordura animal com correntes de petróleo como biocombustível possa emitir CBIOS e ser considerada no cumprimento de mandatos;</p> <p>3) SAF: Meios alternativos para cumprimento dos mandatos de redução de emissões no segmento aéreo, incluindo o produto LCAF, combustível elegível pelo CORSIA;</p> <p>4) Biometano: Processo de certificação, emissão e aposentaria de certificado (CGOBs) e a metodologia e base de cálculo de volumes de biometano para atendimento das obrigações de redução de emissões do GN.</p> <p>Além disso, é preciso que a ANP busque resguardar as competências constitucionais outorgadas à União, de modo a afastar eventuais entendimentos, em especial no âmbito dos Estados, quanto à existência de eventual atribuição para regular atividades afetas aos referidos combustíveis (como, por exemplo, a sua movimentação até os consumidores). É importante que as normas aplicáveis aos novos combustíveis não deixem dúvidas quanto à efetiva competência da ANP para regular todas as etapas da cadeia, de forma que haja a harmonia entre as normas, bem como a segurança jurídica necessária para a realização de investimentos no setor.</p>	SIM	5	<p>Para que o Brasil possa cumprir com os desafios da transição energética assumidos no Acordo de Paris e, de modo especial, avançar com as iniciativas relacionadas à transição para uma economia de baixo carbono, e criar condições para o desenvolvimento do biorrefino no país, é de suma importância a atualização e o aprimoramento das normas regulatórias, deixando claros os papéis de cada agente, além do reconhecimento dos combustíveis das novas rotas tecnológicas (dentre elas a de co-processamento).</p> <p>Ainda existem diversas incertezas acerca dos produtos que estão sendo ou serão utilizados para redução das emissões de gases de efeito estufa. É prioritária a definição do marco regulatório de forma a minimizar algumas das incertezas associadas a estes produtos, além de dar garantias e direcionar investimentos em produção e infraestrutura para comercialização dos novos produtos.</p> <p>Para o biometano, dada a definição legal (PL Combustível do Futuro) da existência de um mandato de descarbonização de ao menos 1% a partir de 2026 e as atribuições definidas para a ANP para regulamentar o processo de certificação, emissão e aposentaria de COGBs e as bases de cálculo das obrigações anuais, é imperativo que o regulamento pertinente esteja publicado até o final do primeiro semestre de 2025. No lado dos produtores e importadores, que deverão cumprir os mandatos, será necessário operacionalizar os processos de aquisição de biometano ou de COGBs, desenvolvendo processos comerciais, cadeias de fornecimento, sistemas de medição, eventuais contratos de swap comercial, entre outros, cujo desenvolvimento está intrinsecamente vinculado ao Regulamento a ser desenvolvido e aprovado pela ANP. A factibilidade da implantação do mandato de descarbonização do gás natural a partir de 2026 depende, então, das definições do Regulamento da ANP.</p> <p>Para o SAF, dada a definição legal (PL Combustível do Futuro) da existência de um mandato local de descarbonização que crescerá de 1 até 10%, e do mandato para a aviação internacional a partir de 2027, é muito importante que as ações regulatórias da ANP ocorram em harmonia e conciliadas com</p>	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	3	<p>A inclusão de novos combustíveis, como GNL, biometano, hidrogênio, SAF e diesel verde, na cadeia produtiva exige a atualização do arcabouço normativo para garantir um ambiente regulatório que favoreça a inovação e o investimento. A falta de regulação específica para algumas etapas da cadeia — como produção, distribuição e armazenamento — impede o desenvolvimento pleno desses combustíveis, que trazem benefícios ao meio ambiente e à diversificação energética. É necessário um marco regulatório coerente e harmonizado que coordene a concepção, produção e comercialização, garantindo a segurança jurídica e operacional para todos os agentes envolvidos e facilitando a transição para um mercado de energia mais sustentável e moderno.</p>	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	3	<p>A inclusão de novos combustíveis, como GNL, biometano, hidrogênio, SAF e diesel verde, na cadeia produtiva exige a atualização do arcabouço normativo para garantir um ambiente regulatório que favoreça a inovação e o investimento. A falta de regulação específica para algumas etapas da cadeia — como produção, distribuição e armazenamento — impede o desenvolvimento pleno desses combustíveis, que trazem benefícios ao meio ambiente e à diversificação energética. É necessário um marco regulatório coerente e harmonizado que coordene a concepção, produção e comercialização, garantindo a segurança jurídica e operacional para todos os agentes envolvidos e facilitando a transição para um mercado de energia mais sustentável e moderno.</p>	SIM
27	SIM	agente econômico	Raizen S.A.	<p>Problema Regulatório: necessidade de regulamentação (Decreto) e regulação (RANP e resoluções ANAC) para inserção de SAF e diesel verde no mercado.</p> <p>Objetivos pretendidos: estipular as condições de inserção de novos combustíveis no mercado, com enfoque em qualidade, segurança e cumprimento da NDC brasileira no âmbito do Acordo de Paris.</p> <p>Atores afetados: Produtores, importadores, transportadores, distribuidores, revendedores e consumidores de combustíveis.</p> <p>Normas relacionadas: RANP 939/2023, Lei Federal nº 14.993/2024 e novas regulações eventualmente aplicáveis.</p> <p>Sugestão: além da atribuição de estabelecer “valores das emissões totais equivalentes por unidade de energia computados no ciclo do poço à queima de cada rota tecnológica de produção de SAF, para fins de contabilizar a descarbonização em face ao querosene de aviação fóssil”, a ANP precisará, igualmente, fiscalizar a qualidade, segurança e rastreabilidade do produto misturado. Nesse sentido, sugere-se os estudos de viabilidade dos limites de blend para cada rota do SAF, conforme já existente na ANP; garantir o conteúdo adicionado à mistura; e estudar qual será o melhor método de verificação da rastreabilidade (na produção: balanço de massa e, da planta ao tanque do consumidor final a rastreabilidade física, se possível).</p>	SIM	5	<p>Iminência da regulamentação da Lei dos Combustíveis do Futuro e início das obrigações previsto na</p>	SIM
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO - mas não temos sugestões no momento	SIM	3		

31	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	PROBLEMA REGULATÓRIO: A falta de uma regulamentação específica para novos combustíveis dificulta sua introdução no mercado, atrasando a inovação e o desenvolvimento sustentável.  OBJETIVOS PRETENDIDOS: Facilitar a introdução de novos combustíveis, com segurança jurídica, por meio de uma regulamentação clara e objetiva, alinhada às metas de descarbonização.  ATORES AFETADOS: Produtores de combustíveis, distribuidores, consumidores e operadores de infraestrutura de combustíveis.	SIM	3	A introdução de novos combustíveis é essencial para promover a diversificação da matriz energética e atingir as metas de sustentabilidade. Uma regulação eficaz ajudará o Brasil a se alinhar com as tendências globais de transição energética.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A inclusão de novos combustíveis, como GNL, biometano, hidrogênio, SAF e diesel verde, na cadeia produtiva exige a atualização do arcabouço normativo para garantir um ambiente regulatório que favoreça a inovação e o investimento. A falta de regulação específica para algumas etapas da cadeia — como produção, distribuição e armazenamento — impede o desenvolvimento pleno desses combustíveis, que trazem benefícios ao meio ambiente e à diversificação energética. É necessário um marco regulatório coerente e harmonizado que coordene a concepção, produção e comercialização, garantindo a segurança jurídica e operacional para todos os agentes envolvidos e facilitando a transição para um mercado de energia mais sustentável e moderno.	SIM
37	SIM	órgão de classe ou associação	Associação das Indústrias Sucreenergéticas de Minas Gerais - SIAMIG		SIM	5	Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. Entendemos que a ANP deveria começar a discussão com os biocombustíveis que já estão sendo produzidos pelas unidades produtoras, como o biometano, que serão alavancadas no próximo decênio com o Programa Nacional de Descarbonização dos produtores e importadores de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, com previsão de início em 2027. Neste caso, existe a necessidade de regulamentar a previsão do biometano no ponto de abastecimento interno a unidade produtora (inciso I do art. 2º da RANP nº 939/2023), além de refinar e aperfeiçoar a definição de atribuições acerca do tema entre as superintendências da Agência.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
44	SIM	órgão de classe ou associação	Bioenergia Brasil		SIM	5	Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. Entendemos que a ANP deveria começar a discussão com os biocombustíveis que já estão sendo produzidos pelas unidades produtoras, como o biometano, que serão alavancadas no próximo decênio com o Programa Nacional de Descarbonização dos produtores e importadores de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, com previsão de início em 2027. Neste caso, existe a necessidade de regulamentar a previsão do biometano no ponto de abastecimento interno a unidade produtora (inciso I do art. 2º da RANP nº 939/2023), além de refinar e aperfeiçoar a definição de atribuições acerca do tema entre as superintendências da Agência.	SIM
45	SIM	órgão de classe ou associação	União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (UNICA)		SIM	5	Este é um tema prioritário na agenda estratégica setorial. A UNICA entende que a ANP deveria começar a discussão com os biocombustíveis que já estão sendo produzidos pelas unidades produtoras, como o biometano, que serão alavancadas no próximo decênio com o Programa Nacional de Descarbonização dos produtores e importadores de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, com previsão de início em 2027. Neste caso, existe a necessidade de regulamentar a previsão do biometano no ponto de abastecimento interno a unidade produtora (inciso I do art. 2º da RANP nº 939/2023), além de refinar e aperfeiçoar a definição de atribuições acerca do tema entre as superintendências da Agência.	SIM
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	5	Visando facilitar o desenvolvimento de novos combustíveis de origem renovável, seria interessante se estabelecer autorizações especiais com maior brevidade para que os combustíveis sejam testados em ambientes seguros e sem depender de uma regulamentação específica até que sejam, de fato, considerados uma solução a ser implantada.	NÃO
53	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	5	O arcabouço regulatório vigente se encontra desatualizado para a entrada de novos agentes na cadeia de biocombustíveis, em especial no que tange os requisitos técnicos, de segurança operacional e de controle e monitoramento da Agência para novos combustíveis	SIM

54	SIM	agente econômico	Eneva S.A.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Indefinição, em ato normativo, dos trâmites regulatórios para operação pontos de abastecimento e de revenda com gás natural liquefeito (GNL).</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Estruturar ato normativo para operação de pontos de abastecimento e revenda de GNL, com vistas à descarbonização da matriz de transporte associada à atividade de SSLNG.</p>	SIM	5	<p>O gás natural em pequena escala (SSLNG) é um importantíssimo vetor para a descarbonização das indústrias brasileiras localizadas no interior do país (e, via de regra, sem acesso à malha de transporte). Como vantagem ambiental e operacional desse tipo de modelo de negócios, consta o abastecimento da frota de veículos com GNL. No entanto, embora a tecnologia para operação de veículos de carga a partir de GNL já esteja desenvolvida, ainda não há regulação da ANP para o tema.</p> <p>Recentemente, considerando o que consta no processo nº 48610.232234/2023-67 e na Resolução de Diretoria ANP nº 504/2024, de 25 de julho de 2024, já há Minuta de Termo de Compromisso Autorizativo para autorizar a implantação de projeto piloto para operação de um ponto de abastecimento de veículos rodoviários de GNL (Projeto da VirtuGNL). Por isso, pleiteamos que seja desenvolvido, com base na curva de aprendizagem associada ao processo supramencionado, resolução definitiva para endereçar o tema.</p>	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	É determinante que a ANP antevê e mitigue todos os possíveis impactos decorrentes de eventual mudança regulatória, observando questões que geralmente demandam menor atenção como estabilidade da qualidade do produto a fim de evitar a alocação de custos e responsabilidades adicionais à revenda varejista/atacadista de combustíveis.	SIM	5	Necessidade de se ampliar o debate sobre o tema para orientar a melhor tomada de decisão, cuja implementação demandará prévio planejamento para a acomodação de eventual mudança regulatória.	SIM
57	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS		SIM	2	Sugerimos dar mais destaque ao biometano no que tange a regulamentação do Combustível do Futuro.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO			
67	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO BIOGÁS - ABIOGÁS		SIM	5	Apesar dos esforços da ANP nos últimos anos, o arcabouço regulatório vigente se encontra desatualizado para a entrada de novos agentes na cadeia de biocombustíveis, em especial no que tange os requisitos técnicos, de segurança operacional e de controle e monitoramento da Agência. A Resolução ANP nº 939/2023, que regula Pontos de Abastecimento, não permite o armazenamento e uso de gás natural e biometano nesses pontos, contrariando a Lei nº 13.576/2017, que incentiva o uso de biocombustíveis. Essa restrição impede o abastecimento de máquinas e veículos com gás natural e biometano, trazendo riscos regulatórios e prejuízos para o setor de bioenergia. Por fim, é uma ação relevante porque pode ter muito impacto. É importante que os objetivos pretendidos sejam mantidos e que não ocorra uma regulação excessiva (p.e., criando controles para a matéria-prima a ser usada na produção do biometano)	NÃO

78	SIM	Perman Advogados Associados	Perman Advogados Associados	<p>Considerando a amplitude do título e sua descrição, pode ser útil “quebrar” o problema regulatório em compartimentos de ação com maior tangibilidade para assegurar priorização dos temas de maior urgência ao mercado. Nesse sentido, a partir do conhecido aumento de projetos lastreados na importação de GNL e produção de biometano no Brasil, destaca-se que um tema de grande sensibilidade para monetização desses energéticos e que carece de maior regulação é a utilização do GNL/Bio-GNL no abastecimento de veículos rodoviários, em especial frota pesada.</p> <p>O uso bem-sucedido de GNL como combustível automotivo vem ganhando destaque em diversas regiões do mundo devido a suas vantagens ambientais e econômicas. Países como a China e a Espanha têm adotado o GNL em frotas de caminhões e ônibus, promovendo uma redução significativa nas emissões de CO<sub>2</sub> e nos custos de combustível. Na China, o governo incentivou o uso de GNL em veículos pesados para combater a poluição, e a frota de caminhões a GNL já é uma das maiores do mundo. Na Europa, a Espanha tem investido em infraestrutura de abastecimento de GNL, e empresas de transporte veicular estão aderindo ao combustível para diminuir o impacto ambiental e aumentar a competitividade. Essa transição para o GNL exemplifica como o gás pode ser uma alternativa viável ao diesel, especialmente em veículos de longa distância e alta carga.</p> <p>Com base nesses exemplos de sucesso da integração do GNL na cadeia automotiva, bem como o potencial adicional que o biometano fornece no Brasil para produção do Bio-GNL, nos parece de boa ordem que seja criado uma nova ação regulatória a partir daquela mais abrangente, com foco em viabilizar a criação de projetos de abastecimento para veículos pesados movidos a GNL, como os Corredores Azuis (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com GNL) e Corredores Verdes (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com bio-GNL) já no curto prazo.</p>				
79	SIM	Perman Advogados		<p>Considerando a amplitude do título e sua descrição, pode ser útil “quebrar” o problema regulatório em compartimentos de ação com maior tangibilidade para assegurar priorização dos temas de maior urgência ao mercado. Nesse sentido, a partir do conhecido aumento de projetos lastreados na importação de GNL e produção de biometano no Brasil, destaca-se que um tema de grande sensibilidade para monetização desses energéticos e que carece de maior regulação é a utilização do GNL/Bio-GNL no abastecimento de veículos rodoviários, em especial frota pesada.</p> <p>O uso bem-sucedido de GNL como combustível automotivo vem ganhando destaque em diversas regiões do mundo devido a suas vantagens ambientais e econômicas. Países como a China e a Espanha têm adotado o GNL em frotas de caminhões e ônibus, promovendo uma redução significativa nas emissões de CO<sub>2</sub> e nos custos de combustível. Na China, o governo incentivou o uso de GNL em veículos pesados para combater a poluição, e a frota de caminhões a GNL já é uma das maiores do mundo. Na Europa, a Espanha tem investido em infraestrutura de abastecimento de GNL, e empresas de transporte veicular estão aderindo ao combustível para diminuir o impacto ambiental e aumentar a competitividade. Essa transição para o GNL exemplifica como o gás pode ser uma alternativa viável ao diesel, especialmente em veículos de longa distância e alta carga.</p> <p>Com base nesses exemplos de sucesso da integração do GNL na cadeia automotiva, bem como o potencial adicional que o biometano fornece no Brasil para produção do Bio-GNL, nos parece de boa ordem que seja criado uma nova ação regulatória a partir daquela mais abrangente, com foco em viabilizar a criação de projetos de abastecimento para veículos pesados movidos a GNL, como os Corredores Azuis (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com GNL) e Corredores Verdes (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com bio-GNL) já no curto prazo.</p>	SIM	5	<p>O conhecimento de mercado construído por importadoras de GNL com projetos ativos no Brasil aponta para uma janela de oportunidade única para o desenvolvimento de projetos de monetização do energético a partir de parcerias com operadores logísticos de veículos de grande porte, que utilizarão o GNL e o Bio-GNL como combustíveis automotivos a partir de notáveis inovações tecnológicas.</p> <p>Tendo em vista a constante prioridade do tema dos combustíveis para caminhões no Brasil, é essencial que a regulação seja atualizada para permitir o desenvolvimento desses projetos com segurança jurídica operacional, a fim de que se crie uma alternativa viável para substituição gradual do diesel em condições de preço competitivas.</p>	SIM
80	SIM	Perman Advogados Associados	Perman Advogados Associados	<p>Considerando a amplitude do título e sua descrição, pode ser útil “quebrar” o problema regulatório em compartimentos de ação com maior tangibilidade para assegurar priorização dos temas de maior urgência ao mercado. Nesse sentido, a partir do conhecido aumento de projetos lastreados na importação de GNL e produção de biometano no Brasil, destaca-se que um tema de grande sensibilidade para monetização desses energéticos e que carece de maior regulação é a utilização do GNL/Bio-GNL no abastecimento de veículos rodoviários, em especial frota pesada.</p> <p>O uso bem-sucedido de GNL como combustível automotivo vem ganhando destaque em diversas regiões do mundo devido a suas vantagens ambientais e econômicas. Países como a China e a Espanha têm adotado o GNL em frotas de caminhões e ônibus, promovendo uma redução significativa nas emissões de CO<sub>2</sub> e nos custos de combustível. Na China, o governo incentivou o uso de GNL em veículos pesados para combater a poluição, e a frota de caminhões a GNL já é uma das maiores do mundo. Na Europa, a Espanha tem investido em infraestrutura de abastecimento de GNL, e empresas de transporte veicular estão aderindo ao combustível para diminuir o impacto ambiental e aumentar a competitividade. Essa transição para o GNL exemplifica como o gás pode ser uma alternativa viável ao diesel, especialmente em veículos de longa distância e alta carga.</p> <p>Com base nesses exemplos de sucesso da integração do GNL na cadeia automotiva, bem como o potencial adicional que o biometano fornece no Brasil para produção do Bio-GNL, nos parece de boa ordem que seja criado uma nova ação regulatória a partir daquela mais abrangente, com foco em viabilizar a criação de projetos de abastecimento para veículos pesados movidos a GNL, como os Corredores Azuis (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com GNL) e Corredores Verdes (corredores logísticos de veículos pesados abastecidos com bio-GNL) já no curto prazo.</p>	SIM	5	<p>As empresas importadoras de GNL com projetos ativos no Brasil aponta para uma janela de oportunidade única para o desenvolvimento de projetos de monetização do energético a partir de parcerias com operadores logísticos de veículos de grande porte, que utilizarão o GNL e o Bio-GNL como combustíveis automotivos a partir de notáveis inovações tecnológicas.</p> <p>Tendo em vista a constante prioridade do tema dos combustíveis para caminhões no Brasil, é essencial que a regulação seja atualizada para permitir o desenvolvimento desses projetos com segurança jurídica operacional, a fim de que se crie uma alternativa viável para substituição gradual do diesel em condições de preço competitivas.</p> <p>Sendo assim, indica-se como “muito importante” a adoção das medidas propostas sob o título em análise.</p>	SIM

**TÍTULO: Revisão de regras de comercialização de combustíveis de distribuidores de líquidos e TRRs.**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	As discussões sobre reservas de mercado deveriam ser tratadas conforme nível de relevância. A revisão das regras de comercialização de combustíveis por parte de distribuidores de líquidos e TRR é, sim, muito relevante, mas deveria priorizar temas mais críticos para o mercado, como a realização de ARR sobre o fim da tutela da fidelidade à bandeira. Vale destacar o fato de a ANP sugerir o tratamento da reserva de mercado de TRRs, por um lado, e não tratar outras reservas de mercado mais graves, a exemplo do biodiesel éster, em que até o CNPE (GT CNPE 13/2020) se manifestou no sentido de que o arcabouço infralegal está impedindo a oferta de novos produtos aos consumidores, a saber, a introdução de diesel verde e o reconhecimento da parcela renovável do diesel de coprocessamento.	SIM	5	Necessário sopesar os custos e benefícios do fim da tutela ANP quanto à fidelidade de postos revendedores às bandeiras que ostentam, e encontrar soluções para a dinâmica atual.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS S.		SIM	4	A revisão das regras de comercialização do diesel deve buscar uma maior adequação à Lei de Liberdade Econômica e aos princípios constitucionais de livre iniciativa e concorrência. A intenção é promover um ambiente mais equilibrado e justo, evitando a criação de reservas de mercado que possam limitar a atuação dos agentes e inibir a competitividade no setor. A atualização normativa deve considerar as particularidades dos TRRs e Distribuidores, preservando a harmonia entre os segmentos e garantindo um mercado eficiente, sonoro e em conformidade com a legislação vigente, sem prejuízo às boas práticas já aplicáveis.	NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A revisão das regras de comercialização do diesel deve buscar uma maior adequação à Lei de Liberdade Econômica e aos princípios constitucionais de livre iniciativa e concorrência. A intenção é promover um ambiente mais equilibrado e justo, evitando a criação de reservas de mercado que possam limitar a atuação dos agentes e inibir a competitividade no setor. A atualização normativa deve considerar as particularidades dos TRRs e Distribuidores, preservando a harmonia entre os segmentos e garantindo um mercado eficiente, sonoro e em conformidade com a legislação vigente, sem prejuízo às boas práticas já aplicáveis.	SIM

27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	Problema regulatório: Regras de comercialização atuais criam reserva de mercado para os TRRs. Objetivos pretendidos: Eliminar regra que cria reserva de mercado. Atores afetados: TRRs e distribuidores de combustíveis líquidos. Normas relacionadas: Resoluções ANP 938/23 e 950/23. Sugestão: Eliminar exclusividade de venda por TRR para PAs com até 15 m³ de capacidade de tancagem.	SIM	3		NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões serão enviadas pelo nosso Sindicato filiado SINDTRR	SIM	5	vide acima.	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		NÃO	1		NÃO
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A revisão das regras de comercialização do diesel deve buscar uma maior adequação à Lei de Liberdade Econômica e aos princípios constitucionais de livre iniciativa e concorrência. A intenção é promover um ambiente mais equilibrado e justo, evitando a criação de reservas de mercado que possam limitar a atuação dos agentes e inibir a competitividade no setor. A atualização normativa deve considerar as particularidades dos TRRs e Distribuidores, preservando a harmonia entre os segmentos e garantindo um mercado eficiente, sonoro e em conformidade com a legislação vigente, sem prejuízo às boas práticas já aplicáveis.	SIM
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
59	NÃO	agente econômico	Rio Preto Produtos de Petróleo	A ANP definiu o conceito de Grande Consumidor, cumprindo os preceitos do artigo 238 da Constituição Federal e da Lei nº 9.478/97, que regulamentam a atividade de combustíveis no Brasil. Previsto no inciso XX, art. 6º da referida lei, o Grande Consumidor tem acesso à aquisição de produtos como óleo diesel, permitindo que distribuidores atuem conforme as diretrizes da ANP	SIM	1	Esse tema não é prioritário no mercado de combustíveis, tem outros bem mais importantes.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	PROBLEMA REGULATÓRIO: Em breve síntese, atualmente, os TRRs estão autorizados a comercializar diesel B, etanol hidratado e gasolina C a qualquer cliente, concorrendo diretamente com as distribuidoras e os postos revendedores pelos grandes clientes e, dependendo das condições, com os postos revendedores pelos clientes do varejo.  Embora a atual legislação preveja a possibilidade de os postos revendedores adotarem o sistema de delivery, que possibilita o atendimento de clientes fora de seu estabelecimento, este sistema de delivery é limitado apenas a gasolina C e etanol hidratado – excluindo-se, assim, o diesel B – garantindo assim uma reserva de mercado ao TRRs no atendimento de grandes clientes desse tipo de combustível.  Desta forma, acreditamos que a avaliação dos impactos regulatórios da regra de delivery, estendendo a possibilidade de venda de diesel B via delivery por postos revendedores, e, ainda, da uniformização das obrigações e condições técnicas para o abastecimento no sistema de delivery e pela infraestrutura de um TRR instalada nos grandes clientes, tenderá a mitigar o problema de “reserva de mercado” e garantir uma maior concorrência entre “postos revendedores” e TRRs para o atendimento de grandes consumidores.	SIM	3	Embora seja importante a revisão das regras do delivery nos termos indicados acima, entendemos que sua prioridade é mediana, dado o número relativamente pequeno de postos revendedores que adotaram o delivery como negócio.  Não obstante, ressalta-se que a possibilidade de os TRRs poderem comercializar gasolina C e etanol hidratado impactou negativamente na oferta de alguns postos revendedores – já que grandes clientes desses combustíveis passaram a contratar TRRs para o seu fornecimento – acarretando elevação de custos e perda de competitividade no segmento de revenda.	NÃO
62	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato Nacional TRR	Em relação da limitação de de caracteres enviamos nossa contrição para o e-mail 48610.220836/2024-52:	SIM	1	Entendemos que existem assuntos MUITO MAIS PRIORITÁRIOS E IMPORTANTES que precisam URGENTEMENTE serem apreciados para ajustes e atualização, dentre eles: 1-DELIVERY (Resolução que embora recente possui muitos pontos que merecem ser aperfeiçoados com base na operação) 2-TRRNI (Após a última Resolução, foram identificados pontos que merecem revisão e atualização) 3-VERTICALIZAÇÃO (Considerando os modelos de negócio que as Distribuidoras estão implantando para atingir o mercado da revenda, tais como: Aquisições de TRR, Projeto Smart Center, Terminal Avançado – OLA e Delivery, é urgente que o tema seja discutido para definição de qual modelo a ANP adotará para garantir a livre e justa concorrência em benefício do consumidor.	NÃO
63	NÃO	agente econômico		A criação da figura do Grande Consumidor, conforme o artigo 238 da Constituição Federal e a Lei nº 9.478/97, não representa uma reserva de mercado para os TRRs. Na prática, as distribuidoras têm a liberdade de atender a esses consumidores, bastando substituir os tanques de menor capacidade por unidades de 15 m³. Essa flexibilidade permite que as distribuidoras operem diretamente, sem qualquer restrição regulatória que favoreça os TRRs.	SIM	1	Zero prioridade, uma vez que o mercado já está todo regulado e sem incidentes	NÃO

64	NÃO	agente econômico	A definição do Grande Consumidor, estabelecida no artigo 238 da Constituição Federal e na Lei nº 9.478/97, não impõe reservas de mercado para os TRRs. As distribuidoras podem atender esses consumidores ajustando seus tanques para 15 m³, preservando um mercado competitivo e aberto.	NÃO	1	Vamos discutir sobre a verticalização isso sim é importante	NÃO
65	NÃO	agente econômico	Nos termos do artigo 238 e da Lei nº 9.478/97, a criação da figura do Grande Consumidor visa garantir flexibilidade de atendimento sem reservar mercado aos TRRs. As distribuidoras podem atuar diretamente, substituindo tanques de armazenamento por outros de 15 m³. Os TRRs, por sua vez, não têm condições de competir com suas distribuidoras fornecedoras.	SIM	1		NÃO
66	NÃO	agente econômico	A regulamentação do Grande Consumidor, conforme o artigo 238 e a Lei nº 9.478/97, assegura que não há reserva de mercado para os TRRs, pois as distribuidoras podem atender diretamente esses consumidores, bastando adequar a capacidade de seus tanques para 15 m³. Importante mencionar que os TRRs não têm como competir com suas distribuidoras.	SIM	1		
68	NÃO	agente econômico	Com base no artigo 238 da Constituição Federal e na Lei nº 9.478/97, a figura do Grande Consumidor foi criada para ampliar as opções de atendimento e não limitar a atuação das distribuidoras, que podem ajustar seus tanques para 15 m³ e competir diretamente.	NÃO	1	Tema verticalização e delivery são os principais	NÃO
69	NÃO	agente econômico	Segundo o artigo 238 e a Lei nº 9.478/97, a criação do Grande Consumidor não configura reserva de mercado para os TRRs. As distribuidoras podem atender esses consumidores diretamente, substituindo seus tanques por unidades de 15 m³. Assim, fica evidente que os TRRs não podem competir com suas fornecedoras.	NÃO	1		
70	NÃO	agente econômico	A criação do Grande Consumidor, conforme previsto no artigo 238 da Constituição Federal e na Lei nº 9.478/97, levanta preocupações sobre a continuidade das operações de empresas TRRs, que desempenham um papel essencial na sociedade. Se as distribuidoras podem atender diretamente esses consumidores, corremos o risco de desestabilizar um serviço que é fundamental para a mobilidade e o funcionamento de diversas atividades econômicas. As distribuidoras, ao adaptarem seus tanques para 15 m³, têm total liberdade de atender esses consumidores, algo que os TRRs não conseguem fazer em competição com suas fornecedoras.	NÃO	1	Porque incluir um tema que está totalmente pacificado entre os agenda, cada um no seu espaço, grupos econômicos totalmente diferentes, vamos cumprir a constituição e a lei	NÃO
71	NÃO	agente econômico	É alarmante pensar que a definição do Grande Consumidor, estabelecida no artigo 238 da CF e na Lei nº 9.478/97, possa ser extinta pela ANP. Isso pode comprometer a continuidade das operações dos TRRs, levando ao fim da atividade e prejudicando a prestação de serviços essenciais à população.	SIM	1	Mercado já está muito bem regulado	NÃO
72	NÃO	agente econômico	A figura do Grande Consumidor foi criada em conformidade com o artigo 238 da Constituição Federal e a Lei nº 9.478/97. Se a ANP pretende extinguir essa definição, estará agindo contra a Constituição e poderá colocar em risco a atividade TRR, que é essencial para atender pequenos consumidores. Durante crises, os TRRs demonstraram ser fundamentais ao suprir as necessidades de abastecimento de diesel para aqueles que mais precisam.	NÃO	1		
73	NÃO	agente econômico	É fundamental reconhecer que a figura do Grande Consumidor foi instituída pelo artigo 238 da Constituição e pela Lei nº 9.478/97. Se a ANP optar por eliminar essa definição, estará contrariando a Constituição e colocando em risco a atividade TRR, que é essencial para os pequenos consumidores, especialmente em situações críticas, quando os TRRs têm sido os que mais atenderam à demanda por diesel.	SIM	1		
74	NÃO	agente econômico	A definição do Grande Consumidor, conforme o artigo 238 da Constituição e a Lei nº 9.478/97, é essencial para a operação dos TRRs. Caso a ANP pretenda extinguir essa figura, estará agindo contra a Constituição e colocando em risco a continuidade da atividade TRR, se a ANP seguir adiante com essa eliminação, a atuação direta das distribuidoras pode comprometer a prestação de serviços essenciais, colocando em risco a sociedade.	SIM	1		NÃO
75	NÃO	agente econômico	Em consonância com o artigo 238 da Constituição e a Lei nº 9.478/97, a criação do Grande Consumidor deve ser mantida. O fim dessa figura, conforme pretende a ANP, é uma violação da Constituição e pode levar à extinção da atividade TRR,	SIM	1		
76	NÃO	agente econômico	É fundamental reconhecer que a figura do Grande Consumidor foi instituída pelo artigo 238 da Constituição e pela Lei nº 9.478/97. Se a ANP optar por eliminar essa definição, estará contrariando a Constituição e colocando em risco a atividade TRR. A intenção da ANP de eliminar essa definição pode desestabilizar o mercado e comprometer serviços que são vitais para a sociedade, levando ao seu eventual desaparecimento.	SIM	1		NÃO
77	NÃO	agente econômico	Em 2007, foi estabelecido um amplo debate sobre as regras de distribuição e revenda de combustíveis, conforme o artigo 238 da Constituição Federal e o artigo 6º da Lei 9.478/97. Essa legislação definiu as atividades de distribuição e revenda, permitindo ao consumidor escolher entre abastecer em um revendedor varejista, em uma distribuidora (com tanques de 15 m³) ou por meio de um TRR.  A alegação de que a regra atual cria uma reserva de mercado para o TRR não se sustenta, pois a distribuidora pode facilmente atender consumidores antes assistidos pelo TRR ao instalar um tanque adequado. O TRR, como único fornecedor, não tem condições de competir em igualdade com as distribuidoras, que têm flexibilidade para oferecer condições de fornecimento mais vantajosas.  Desde a implementação das regras atuais, o número de distribuidoras cresceu significativamente, o que demonstra que não há reserva de mercado. Se a ANP decidir reavaliar a questão, é fundamental também considerar o acesso do TRR a outras fontes de suprimento, como produtores e importadores.  Além disso, há questões mais prioritárias que precisam de atenção, como a Resolução de Delivery, TRRNI e a verticalização das distribuidoras, que devem ser discutidas para garantir a concorrência justa em benefício do consumidor.	SIM	1	há questões mais prioritárias que precisam de atenção, como a Resolução de Delivery, TRRNI e a verticalização das distribuidoras, que devem ser discutidas para garantir a concorrência justa em benefício do consumidor.	NÃO

## TÍTULO: Prestação de serviços de armazenagem

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
7	SIM	agente econômico	PETROLUZ DISTRIBUIDORA LTDA.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: A falta de autorização para que diferentes agentes regulados possam armazenar combustíveis líquidos entre si (exceto os Terminais que já possuem essa autorização), faz com que os Produtores tenham grande problema logístico de abastecimento. Por exemplo, pelo fato de um Produtor de Biocombustível não poder armazenar seu produto em uma Base de Distribuição, gera o encarecimento do produto pelo fato do transporte do mesmo ser mais longo, difícil etc., e essa situação, afeta diretamente a cadeia dos combustíveis, recaindo ao consumidor final. Igualmente o risco de desabastecimento é grande, pois caminhos que poderiam ser cortados para dar celeridade no abastecimento, em sendo longos, mais difíceis e caros, podem ser mais demorados prejudicando todo o comércio. É preciso lembrar que em lugares mais longínquos do país, as estradas não possuem fácil acesso, situação que gera diversas dificuldades no transporte direto dos produtos do Produtor, além, claro, de não existir terminais o quanto tanto bastem para no auxílio desse armazenamento em diversos locais do país.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Criação de um Capítulo e/ou artigo específico nas Resoluções 950/2023, 960/2023 e 734/2018, visando a possibilidade de uma base de Distribuição prestar serviço de ARMAZENAGEM;CESSÃO DE ESPAÇO para Produtores de Biocombustíveis, facilitando e beneficiando assim, desde a logística, até o consumidor final dos produtos.</p> <p>ATORES AFETADOS: Produtores, Distribuidores e consumidores</p> <p>NORMAS RELACIONADAS: ANP 734/18, 950/23, 960/23</p>	SIM	5	Como as Bases de Distribuição tem o direito de prestar o serviço de armazenagem (por meio de contratos de cessão de espaço) à outras Bases de Distribuição, não há problema que tais serviços sejam estendidos aos Produtores. Tal assunto é de suma importância para o mercado atual, principalmente levando em conta os meios de transportes disponíveis hoje no país, que é quase que em sua maioria, rodoviário. Caso tal assunto não seja regulamentado pela Agência, há graves riscos de falta de abastecimento dos biocombustíveis, bem como o encarecimento de tais produtos, gerando afetação de todo o mercado, e no fim, o consumidor final.	SIM

8	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO</p> <p>Considerando as melhores práticas regulatórias, visando a previsibilidade, estabilidade administrativa e jurídica, recomendamos que a ANP inicie os estudos de Análise de Impacto Regulatório (AIR) seguida de Consulta e Audiências Públicas para permitir a Cessão de Espaço nas Bases de Distribuição em suas Resoluções, através das alterações propostas abaixo:</p> <p>Resolução ANP 58/2014 (Resolução ANP 950/2023) quanto as hipóteses de complementação de capacidade de armazenagem de combustíveis líquidos para incluir os Agentes de Comércio Exterior, Produtores de Etanol e Comercializadores de Etanol.</p> <p>Atualmente os importadores só podem armazenar os seus produtos em terminais. Analisando a disponibilidade dos terminais marítimos e das bases de distribuição de combustíveis derivados do petróleo e biocombustíveis temos o seguinte quadro:</p> <p>Existem 31 empresas autorizadas a operar terminais marítimos com capacidade de aproximadamente 6 milhões de m³ enquanto há 104 bases de combustíveis líquidos com aproximadamente 4 milhões de m³.</p> <p>Os terminais marítimos possuem uma capacidade de armazenamento 48% maior do que as bases de distribuição, o que é um fato esperado pois os seus tanques são construídos com uma capacidade maior visando a economia de escala.</p> <p>Na questão geográfica, os terminais marítimos estão localizados ao longo do litoral brasileiro e não distribuídos pelo Brasil como as bases de distribuição. Outro fator que deve ser levado em consideração é a disponibilidade, pois os terminais marítimos possuem baixa disponibilidade devido ao fato de atuarem como “pulmões” para a carga e a descarga dos navios e os seus contratos de utilização são firmados por longos períodos (anos) com os seus volumes contratados (compromissados com empresas). Apesar da sua capacidade de armazenamento ser superior as das bases, geralmente, os terminais marítimos possuem praticamente toda a sua capacidade já compromissada enquanto as bases de distribuição possuem uma flexibilidade maior pois atuam como intermediárias entre a produção e a revenda.</p> <p>Conforme demonstrado há uma baixa disponibilidade dos terminais marítimos e que apesar de possuírem capacidade de armazenamento superior aos das bases de distribuição, os terminais possuem uma baixa disponibilidade e rotatividade. Além da disponibilidade também existe o fator preço, o valor cobrado em R\$ por m³, para se armazenar em um terminal marítimo é bem superior aos cobrados nas bases de distribuição de derivados de petróleo e biocombustíveis. O custo para armazenar em terminais giram em torno de 70 R\$/m³ em São Luís, 80 R\$/m³ em Paranaguá, 90 R\$/m³ em Santos, 70 R\$/m³ em Suape e 73 R\$/m³ em Itacoatiara. Enquanto o custo para armazenar em bases de distribuição estão na casa de 55 R\$/m³ em São Luís, 25 R\$/m³ em Paranaguá, 30 R\$/m³ em Santos, 40 R\$/m³ em Suape e 55 R\$/m³ em Itacoatiara.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS</p>	SIM	5	Considerando que apesar dos terminais possuírem uma capacidade de armazenamento superior aos das bases de distribuição, os terminais possuem uma baixa disponibilidade, rotatividade e são 2 ou 3 vezes mais caros do que as bases de distribuição. Apesar de não termos levantados os custos de armazenagem nos produtores é razoável esperar que sejam inferiores aos dos terminais. Assim a permissão, com anuência da ANP, para cessão de espaços nas instalações dos Produtores ou nas Bases de Distribuição é um dos fatores com o potencial de reduzir os custos dos importadores.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	<p>OBJETIVOS: adequar as regras às novas possibilidades e transformações em curso no setor de logística e distribuição de combustíveis</p>	SIM	4	O tema tem grande relevância frente às necessidade de evolução na parte de infraestrutura de combustíveis no Brasil	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	5	O tema é importante pois terá impactos em todo o mercado e logística de combustíveis do país, e é urgente o estabelecimento de regulação que traga mais segurança jurídica aos agentes. A Inpasa tem urgência em participar do debate público sobre o tema.	NÃO
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	<p>Avaliar em conjunto as RANPs 852/2021, 881/2022 e 960/2023 (antiga 784/2019), entre outras, a fim de harmonizar os conceitos de cessão de espaço/armazenagem/acesso de terceiros/essencialidade de ativos de forma transversal às normas da Agência.</p> <p>Importante destacar que as discussões devem partir das mesmas bases conceituais, mas isso não significa que a regulação deve se refletir da mesma forma em todos os elos. Devem ser priorizadas a segurança jurídica, o respeito aos contratos, à liberdade de iniciativa e a otimização logística em cada uma das discussões.</p>	SIM	3	Indefinições e falta de harmonização conceitual entre as discussões regulatórias gera incertezas, maior percepção de riscos e afasta investimentos. Nesse sentido, entendemos ser muito importante que a ANP faça um alinhamento de premissas e conceitos que devem ser observados nos debates de infraestrutura, ainda que os temas individuais recebam diferentes níveis de urgência. Por exemplo, a menção ao papel de um terminal terrestre na descrição da ação não parece ser tão crítica para o mercado quanto a cessão de espaço entre agentes.	NÃO
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	<p>A prestação de serviço de armazenagem deve ser tratada de forma comum entre os agentes/segmentos, observada o propósito do uso racional, eficiente e flexível do ativo de armazenamento de combustíveis, estimulando a busca da maior e melhor remuneração dos investimentos.</p>	SIM	5	Criar um novo cenário regulatório é fundamental estimular investimentos privados na infraestrutura de armazenamento, a qual está relacionado com a garantia de suprimento de combustíveis, o que justifica a prioridade.	SIM
24	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras		SIM	1	A regulação atual relativa à prestação de serviços de armazenagem por diferentes agentes e instalações já garante a autonomia necessária aos agentes envolvidos e assegura a negociação entre as partes.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	5	A inclusão da revisão das regras de prestação de serviços de armazenagem na agenda regulatória é urgente para permitir maior flexibilidade e eficiência nas operações do setor. É fundamental garantir que os agentes tenham liberdade para armazenar produtos em tanques de terceiros e ceder espaços em seus próprios tanques, desde que dentro de instalações homologadas e autorizadas pela ANP. Essa flexibilização permitirá um melhor aproveitamento da capacidade instalada, melhorará os custos e fomentará um ambiente de negócios mais dinâmico e competitivo, respeitando a regulamentação vigente e garantindo a transparência e segurança das operações logísticas. A medida contribui para o desenvolvimento estratégico do mercado, promovendo a eficiência e a integração entre os diversos agentes da cadeia de abastecimento.	SIM
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	5	A inclusão da revisão das regras de prestação de serviços de armazenagem na agenda regulatória é urgente para permitir maior flexibilidade e eficiência nas operações do setor. É fundamental garantir que os agentes tenham liberdade para armazenar produtos em tanques de terceiros e ceder espaços em seus próprios tanques, desde que dentro de instalações homologadas e autorizadas pela ANP. Essa flexibilização permitirá um melhor aproveitamento da capacidade instalada, melhorará os custos e fomentará um ambiente de negócios mais dinâmico e competitivo, respeitando a regulamentação vigente e garantindo a transparência e segurança das operações logísticas. A medida contribui para o desenvolvimento estratégico do mercado, promovendo a eficiência e a integração entre os diversos agentes da cadeia de abastecimento.	SIM

27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: A prestação de serviço de armazenagem é tratada de forma distinta entre agentes/segmentos, bem como nas normas das diferentes UORGS, sem uma visão da ANP para todo o mercado.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Disciplinar a questão da prestação de serviço de armazenagem nos diferentes segmentos de mercado e permitir a cessão de espaço por distribuidores para empresas de comércio exterior, produtores de derivados e de biocombustíveis etc., desde que divulgados e publicados pela ANP.</p> <p>ATORES AFETADOS: Produtores, importadores, operadores de dutos e terminais, transportadores, distribuidores, revendedores.</p> <p>NORMA(S) RELACIONADA(S): Resoluções ANP 734/18, 852/21, 881/22, 950/23, 960/23 e outras a identificar.</p> <p>Sugestão: revisão da RANP 960/2023 para ampliar as hipóteses em que distribuidores podem ceder espaço a terceiros.</p>	SIM	5	Atualmente, há barreiras regulatórias relacionadas a serviços de armazenagem que impactam severamente os distribuidores de combustível, acarretando custos logísticos elevados e prejuízos à competitividade e ao consumidor. Entende-se que a ampliação dos agentes permitidos à cessão de espaço em bases de distribuição não traria prejuízos ao mercado ou comprometeria a capacidade de armazenamento e/ou adimplemento de obrigações regulatórias pelos distribuidores.	NÃO		
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS					NÃO		
30	SIM	órgão de classe ou associação						NÃO		
33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A inclusão da revisão das regras de prestação de serviços de armazenagem na agenda regulatória é urgente para permitir maior flexibilidade e eficiência nas operações do setor. É fundamental garantir que os agentes tenham liberdade para armazenar produtos em tanques de terceiros e ceder espaços em seus próprios tanques, desde que dentro de instalações homologadas e autorizadas pela ANP. Essa flexibilização permitirá um melhor aproveitamento da capacidade instalada, melhorará os custos e fomentará um ambiente de negócios mais dinâmico e competitivo, respeitando a regulamentação vigente e garantindo a transparência e segurança das operações logísticas. A medida contribui para o desenvolvimento estratégico do mercado, promovendo a eficiência e a integração entre os diversos agentes da cadeia de abastecimento.	SIM		
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB					NÃO	2	NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDEDORES DE COMBUSTIVEIS DO MARANHÃO							NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")	<p>Descrição: Prestação de serviços de armazenagem.</p> <p>Problema regulatório: O tema aborda dois problemas relacionados à capacidade de tancagem exigida dos produtores de derivados de petróleo, com impacto significativo para refinarias de pequeno porte.</p> <p>1. Limitação de produção diária com base em tancagem mínima</p> <p>O art. 6º da RANP 852/21 exige que refinarias demonstrem capacidade de tancagem mínima para obter autorização de operação. No entanto, a ANP interpreta a norma de forma rígida, exigindo tancagem separada para cada derivado, o que limita a flexibilidade de uso dos tanques, reduzindo a capacidade produtiva. Além disso, a norma proíbe o uso de estruturas externas para comprovação de tancagem, impedindo contratos com terceiros e aumentando o ônus de entrada no mercado. A falta de Análise de Impacto Regulatório (AIR) para este requisito também gera insegurança jurídica e prejudica a competitividade.</p> <p>2. Obrigatoriedade de segregação de tancagem e atuação como terminal</p> <p>O art. 26 da RANP 852/21 exige que as instalações de armazenamento sejam dedicadas exclusivamente à produção própria, limitando a armazenagem de biocombustíveis e de produtos de terceiros. A RANP 922/23 introduziu uma correção temporária, mas persistem três problemas: (i) a segregação obrigatória de tanques restringe a flexibilidade operacional; (ii) a exigência de atuação como terminal logístico terrestre impõe obrigações adicionais sem benefício aparente; e (iii) a exclusão de biocombustíveis da tancagem limita o armazenamento de combustíveis importados, desfavorecendo a diversidade de produtos no mercado.</p> <p>Objetivos pretendidos: Como sugestão geral, e aplicável a ambos os tópicos listados abaixo, sugere-se a inclusão da RANP 852/21 na Agenda de ARR da ANP para 2025. As sugestões específicas serão discriminadas abaixo.</p> <p>Sugestões ao tópico "a" (alternativas):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exclusão do inciso IX do art. 6º da RANP 852/21, pois tal limitação – incluída inicialmente visando um controle de estoques para evitar o desabastecimento nacional – em vias de fato provoca o efeito contrário: limita o produtor de aumentar sua parcela de produção com base em seu parque de tancagem. O limite de produção deve ser o limite das unidades.</li> <li>- Inserção de novo dispositivo, vinculado às exigências do art. 6º da RANP 852/21, para que seja possível atender às exigências de tancagem por meio da demonstração de contratos de armazenagem em estruturas de terceiros, nem sendo obrigatório que a armazenagem mínima exigida pela norma seja exclusivamente demonstrada na área da própria refinaria.</li> <li>- Alteração do inciso IX do art. 6º da RANP 852/21 para que, mantida a necessidade de demonstração de tancagem mínima, não haja mais qualquer tipo de distinção entre os tipos de combustíveis e a tancagem possa ser livremente demonstrada.</li> </ul> <p>Sugestões ao tópico "b": Alteração do caput do art. 26 da RANP 852/21 para prever: (1) a possibilidade de armazenagem de combustíveis,</p>	SIM	5	A regulação atual impede formas de atividade e rentabilidade de refinarias, o que é especialmente prejudicial em um mercado de margens baixas como o refino.			



58	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL	<p>Trata-se de uma medida temerária a permissão para que qualquer agente que detenha tancagem ofereça serviços de armazenagem de derivados de petróleo, operando seus tanques como se fossem verdadeiros terminais de derivados, sem qualquer limitador ou barreira em relação ao mercado de terminais ou à própria produção e distribuição de combustíveis, o que compromete a segurança do abastecimento nacional.</p> <p>A desconsideração da barreira entre midstream e downstream ultrapassa os limites dos papéis e responsabilidades de cada agente da cadeia de suprimento de combustíveis (produtor, transportador, distribuidor e revendedor), gerando impactos concorrenciais significativos na cadeia de suprimento e no mercado de terminais multipropósito.</p> <p>Os projetos desenvolvidos pelos investidores consideraram o cenário atual, resultando em alterações relevantes e impactantes no mercado de combustíveis, que podem inviabilizar diversos empreendimentos já em fase de expansão.</p> <p>Notadamente, medidas regulatórias para afrouxar a regulação, caso avancem como proposta na agenda regulatória, desestimularão investimentos pelos terminais já integrantes do mercado e possíveis novos entrantes, devido ao grave risco de manipulação do mercado de prestação de serviços de armazenagem por qualquer agente.</p> <p>Outro ponto de suma importância é a simetria de tratamento entre agentes econômicos. Se todos os agentes com disponibilidade de espaço puderem prestar serviços de armazenagem, a agência deverá permitir que os terminais também operem na indústria, distribuição e comercialização de combustíveis, não se limitando à prestação de serviços de movimentação e armazenagem, mas atuando como verdadeiros produtores e distribuidores de combustíveis.</p> <p>Ao contrário da ideia aqui apresentada, deve-se reforçar a definição nas normas regulamentadoras dos papéis e responsabilidades de cada agente da cadeia de suprimento de combustíveis (produtor, transportador, distribuidor e revendedor), evitando impactos e desequilíbrios concorrenciais.</p>	SIM	1		SIM
60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Conforme destacamos acima, consideramos de extrema relevância e importância a implementação de regulação específica que regulamente os contratos e relações de compartilhamento de bases primárias e secundárias entre distribuidoras.</p> <p>Como já alertado em algumas ocasiões, os dados públicos da ANP demonstram que as três principais distribuidoras do país (Vibra/BR, Raizen/Shell e Ipiranga) (1) controlam as principais bases de distribuição, primárias e secundárias, instaladas no país; e, ainda, (2) compartilham apenas entre si essas bases. Este comportamento acaba gerando (i) uma “reserva de mercado” a essas três distribuidoras; (ii) elevação das barreiras a entrada em nível estadual ou regional, (iii) escassez de oferta de distribuidoras em nível estadual ou regional; (iv) maior probabilidade de “coordenação estratégica” entre essas três distribuidoras; (v) preços de compra mais elevados e, consequentemente, (vi) falhas regulatórias e (vii) perda de bem-estar.</p> <p>Desta forma, nossa sugestão é que esta i. ANP insira na Agenda Regulatória uma AIR para avaliar a necessidade de se adotar medidas regulatórias para regular e regulamentar o compartilhamento de bases de distribuição entre distribuidoras dominantes e distribuidoras de pequeno e médio porte.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Eliminar barreiras à entrada no elo da distribuição, incrementar a oferta de distribuidoras e combustíveis automotivos em nível estadual e regional, elevar a concorrência nos elos da distribuição e revenda, mitigar comportamentos coordenados e anticompetitivos entre distribuidoras dominantes e incrementar o bem-estar dos consumidores com a possível elevação da oferta e redução de preços, a partir de uma regulação que garanta a pequenas e médias distribuição condições de acessar bases de distribuição em condições isonômicas e eficientes.</p>	SIM	4	<p>Considerando o elevado nível de concentração verificado em nível estadual no elo da distribuição, consideramos pertinente e urgente a adoção de medidas regulatórias associados a regras e condições isonômicas e eficientes de compartilhamento de bases de distribuição entre distribuidoras dominantes e aquelas de pequeno e médio porte. Conforme pode-se constar da análise dos dados divulgados no Painel Dinâmico da ANP verifica-se em vários estados brasileiros um número relativamente reduzido de distribuidoras instaladas. Uma das razões para este número reduzido está na dificuldade de distribuidoras terem acesso a bases primárias e secundárias de distribuição em razão de a maioria das bases ali instaladas serem controladas e compartilhadas apenas entre as três distribuidoras dominantes.</p> <p>Logo, se esta regulamentação garantir regras que obriguem essas distribuidoras dominantes a cederem, de forma isonômica e economicamente viável, espaço ocioso existente nas bases controladas por elas a pequenas e médias distribuidoras, acreditamos que tal medida possa garantir a entrada de novas distribuidoras a expansão daquelas já instaladas em nível estadual ou regional.</p>	NÃO

**TÍTULO: Revisão da Resolução ANP nº 688, de 5 de julho de 2017.**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	3	Tema relevante, embora existam outros mais importantes na agenda da agência	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		SIM	1	A discussão é importante, considerando que a resolução atual é muito restritiva em relação às hipóteses de aplicação, porém não parece urgente (principalmente se avaliado frente aos demais temas da agenda regulatória).	NÃO
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Importante avaliar aprimoramentos nos processos administrativos sancionadores, tais como a regulamentação do inciso V do artigo 10º da Lei Federal nº 9.847/1999; a ampliação das hipóteses de cabimento de TAC e Medidas Reparadoras de Conduta (MRC); a possibilidade de sustentação oral e obrigatoriedade de notificação dos representantes do atuado sobre a inclusão do processo sancionador em pauta de julgamento; e o detalhamento da motivação nas decisões proferidas em processos sancionadores.	SIM	3		NÃO
21	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Distribuidores de Combustíveis - ANDC	É necessária a atualização da norma e a ampliação da abrangência das medidas reparadoras de condutas, inclusive para os segmentos, de forma a contribuir com uma regulação responsiva e menos punitivista, pois o ambiente de negócios na indústria dos combustíveis precisa de harmonia para desenvolver e atender melhor a sociedade.	SIM	5	Justifica-se a prioridade em função do volume de processos sancionadores envolvendo irregulares de pequena monta, do custo que representa para o estado, os agentes econômicos, e os consumidores.	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL S.		SIM	5	inclusão da revisão da Resolução ANP nº 688/2017 na agenda regulatória é essencial para ampliar as possibilidades de aplicação de medidas reparadoras a infrações administrativas que não apresentem potencial lesivo significativo. Atualmente, a única infração passível de medida reparadora no caso das distribuidoras é a atualização de informações cadastrais, ou que limita a aplicação de um instrumento que poderia contribuir para uma melhor adequação de conduta dos agentes regulados. A flexibilização do uso de medidas reparadoras para distribuidoras com bons antecedentes e histórico de conformidade permitirá que correções sejam feitas sem necessidade de lavratura de um auto de infração e abertura de um processo administrativo punitivo. Essa atualização é importante para fortalecer o papel das medidas reparadoras como instrumento de regulação eficiente e justo, promovendo a educação dos agentes sem necessidade de uma punição.	NÃO

26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	5	A inclusão da revisão da Resolução ANP nº 688/2017 na agenda regulatória é essencial para ampliar as possibilidades de aplicação de medidas reparadoras a infrações administrativas que não apresentem potencial lesivo significativo. Atualmente, a única infração passível de medida reparadora no caso das distribuidoras é a atualização de informações cadastrais, ou que limita a aplicação de um instrumento que poderia contribuir para uma melhor adequação de conduta dos agentes regulados. A flexibilização do uso de medidas reparadoras para distribuidoras com bons antecedentes e histórico de conformidade permitirá que correções sejam feitas sem necessidade de lavratura de um auto de infração e abertura de um processo administrativo punitivo. Essa atualização é importante para fortalecer o papel das medidas reparadoras como instrumento de regulação eficiente e justo, promovendo a educação dos agentes sem necessidade de uma punição.	SIM
27	SIM	agente econômico	Raízen S.A.	PROBLEMA REGULATÓRIO: Manutenção e ampliação das previsões de Medidas Reparadoras de Conduta (MRC) na regulação da ANP. OBJETIVOS PRETENDIDOS: permitir caminhos para a adequação dos agentes regulados a exigências estabelecidas pela ANP, no âmbito ou não de processos administrativos. ATORES AFETADOS: Agentes regulados que compõem o Downstream. NORMA(S) RELACIONADA(S): Resolução ANP nº 688/2017 e atualizações.	SIM	3		NÃO
28	SIM	órgão de classe ou associação	SINPETRO/MS - SINDICATO DO COMERCIO VAREJISTA DE COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS, LUBRIFICANTES E LOJAS DE CONVENIENCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		NÃO
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO - Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	NÃO	5	A revenda é o setor com maior número de agentes econômicos regulados pela ANP, e com vários itens no rol de itens a serem fiscalizados, necessária a revisão e ampliação desses itens, de modo a um tratamento mais justo pela fiscalização	NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.	Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		NÃO

33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A inclusão da revisão da Resolução ANP nº 688/2017 na agenda regulatória é essencial para ampliar as possibilidades de aplicação de medidas reparadoras a infrações administrativas que não apresentem potencial lesivo significativo. Atualmente, a única infração passível de medida reparadora no caso das distribuidoras é a atualização de informações cadastrais, ou que limita a aplicação de um instrumento que poderia contribuir para uma melhor adequação de conduta dos agentes regulados. A flexibilização do uso de medidas reparadoras para distribuidoras com bons antecedentes e histórico de conformidade permitirá que correções sejam feitas sem necessidade de lavratura de um auto de infração e abertura de um processo administrativo punitivo. Essa atualização é importante para fortalecer o papel das medidas reparadoras como instrumento de regulação eficiente e justo, promovendo a educação dos agentes sem necessidade de uma punição.	SIM
34	SIM	órgão de classe ou associação	SINPEB - SINDICATO COMERCIO VAREJISTA DERIVADOS DE PETRÓLEO DE BLUMENAU E REGIÃO	Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5	Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	NÃO
38	SIM	órgão de classe ou associação	Sindipetro-RO - Sind. Com. Var. Der. Petróleo no Estado de Rondônia	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		NÃO
40	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DOS REVENDADORES DE COMBUSTÍVEIS DO MARANHÃO	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO			
42	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E LOJAS DE CONVENIÊNCIA NO ESTADO DE PERNAMBUCO – SINDICOMBUSTÍVEIS/PE	Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5		

43	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Sergipe - prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.		5	
46	SIM	Entidade Sindical	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo no Estado de Goiás	A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5	
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	3	<p>Dado que em 2023 foram revisadas as resoluções que tratam das autorizações para os exercícios de atividades de diversos agentes regulados, a ANP vem por meio desta ação regulatória propor a revisão das situações de Medida Reparadora de Conduta.</p> <p>Os Artigos 7 e 12 dizem respeito a MRC para Revendedores de GLP e Distribuidores de GLP respectivamente:</p> <p>Art 7: O revendedor de GLP poderá adotar MRC quando ficar caracterizado o não atendimento aos seguintes dispositivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afixação em local visível de aviso sobre lacre dos botijões de GLP, identificação e informações sobre o produto e sua utilização</li> <li>• Exibição de placa, no local de estacionamento do(s) veículo(s) transportador(es) com o dizer "PROIBIDO O USO DE FOGO E DE QUALQUER INSTRUMENTO QUE PRODUZA FAÍSCA", com altura e forma adequadas</li> <li>• Transporte de recipientes de GLP na posição vertical</li> <li>• Apresentação de ficha de emergência, envelope para transporte e ficha de identificação da empresa</li> <li>• Efetuação de alterações cadastrais, exceto relativas a endereço, a classe de armazenamento e marca comercial de um distribuidor de GLP</li> <li>• Informações contidas no rótulo do distribuidor de GLP nos recipientes transportáveis</li> <li>• Exibição de placa que indique a(s) classe(s) de armazenamento existente(s) e a capacidade de armazenamento de GLP, em quilogramas, de cada classe</li> <li>• Exibição de placa com os dizeres "PERIGO-INFLAMÁVEL" e "PROIBIDO O USO DE FOGO E DE QUALQUER INSTRUMENTO QUE PRODUZA FAÍSCA", com dimensões, altura e distâncias adequadas</li> <li>• Manutenção no imóvel de líquido, equipamento e/ou outro material necessário para teste de vazamento de GLP dos recipientes</li> <li>• Separação dos recipientes transportáveis de GLP cheios em pilhas de acordo com a(s) marca(s) de cada distribuidor de GLP</li> <li>• Exibição de quadro de aviso</li> </ul>
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO O DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	A ampliação dos itens contemplados atende aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: a) informações no painel de preços; b) ermodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; c) atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); d) LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; e) medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5	<p>Reforçar a razoabilidade do sistema sancionatório, focando nas situações que efetivamente comprometem as regras fundamentais do sistema de abastecimento.</p>

60	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.	Como adiantado acima, entendemos que a ANP deve ser mais rígida em suas punições a agentes reincidentes e condutas que contrariam suas normas. Não obstante este entendimento, consideramos também pertinente a definição de procedimentos específicos para que os agentes econômicos "primários" (ou seja, que nunca tiveram qualquer problema de fiscalização) possam solucionar o problema encontrado em um prazo pré-definido sem que esteja sujeito a um procedimento disciplinar. Nesse caso específico, este primeiro ato seria recebido como uma advertência e, se encontrada outra irregularidade, no prazo de 24 meses, por exemplo, então o agente econômico passaria a responder pelas duas infracionais verificadas no período.	SIM	3	Consideramos esta medida de importância moderada, dado que afeta apenas os interesses específicos do agente econômico que eventualmente cometeu uma infração à regulação vigente.
61	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICOMBUSTÍV EIS ALAGOAS	Sugestões: A ampliação dos itens contemplados pela Medida Reparadora vem de encontro aos pleitos da revenda, em função do prazo decorrido desde a publicação da norma em vigor e a constatação pelo mercado de que outros itens possam ser incluídos, tais como: Informações no painel de preços; Termodensímetro da bomba Etanol - quando o etanol estiver dentro das especificações / mau estado de conservação quando este for de caráter meramente formal e não implicar em prejuízo ao consumidor ou risco de funcionamento do equipamento; atualização cadastral de sócios, marca comercial, endereço (quando se tratar apenas de alteração do logradouro pela prefeitura); LMC - para retificá-lo vez que a norma atual não prevê prazo para erro de escrituração; medida padrão de 20 litros com selo de verificação vencido, desde que este esteja em perfeito estado de conservação e funcionamento.	SIM	5	
62	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato Nacional TRR	O SINDTRR submete, para a próxima agenda regulatória, sugestões para revisão do ato normativo que define os casos em que os agentes econômicos podem adotar medidas corretivas para adequar suas condutas às normas e, assim, evitar penalidades. Para atender a essas necessidades, propomos a inclusão na Resolução 688 os seguintes itens: 1. Exibição da Relação de Frota Atualizada do TRR: Art. 14, inciso XIII, da Resolução ANP nº 938 - manter, em sua instalação, a relação da frota atualizada de caminhões-tanque, próprios ou arrendados, utilizados pelo TRR, observado o que dispõe o inciso XII do caput do art. 4º, acompanhada de cópia do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo e de cópia do contrato de arrendamento; e 2. Exibição do Registro de Drenagem e Limpeza de Tanques do TRR: Art. 21, §5º, da Resolução ANP nº 968 - Os agentes econômicos autorizados pela ANP que comercializam ou movimentam os óleos diesel A, B e C devem realizar, no mínimo, uma vez por semana, a drenagem do fundo dos tanques destinados ao armazenamento desses produtos, conforme o caso: § 5º As drenagens dos fundos dos tanques, as avaliações dos produtos e eventuais limpezas de tanque devem ser objeto de registro assinado por funcionário responsável pela realização desses procedimentos e mantido à disposição da ANP pelo prazo de um ano, contado a partir da data do registro. 3. Exibição da Placa TRRNI : Art. 11, inciso II, da Resolução 956 - exibir em suas embarcações, em lugar visível e destacado, um quadro de aviso, conforme especificações a serem disponibilizadas no sítio eletrônico da ANP na Internet, com caracteres legíveis e de fácil visualização, com as seguintes informações 4. Exibição das Notas Fiscais TRRNI Art. 11, inciso VIII, da Resolução 956 - tornar disponível a documentação, inclusive notas fiscais, relativa à atividade de TRRNI, a agentes de fiscalização da ANP ou de órgãos conveniados.	SIM	1	NÃO

**TÍTULO: Revisão da Resolução ANP nº 759, de 30 de novembro de 2018.**

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
4	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
9	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	n/a	NÃO	1	n/a	NÃO
11	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
15	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	1		NÃO
26	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
29	SIM	Entidade sindical	Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes do RS		NÃO			
30	SIM	órgão de classe ou associação		PROBLEMA REGULATÓRIO, apresentaremos sugestões quando da Consulta Pública.	SIM	3		NÃO
32	SIM	órgão de classe ou associação	Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do E.ES - SindipostosES.		SIM	5		NÃO

33	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO				NÃO
39	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIPETRO-PB		NÃO	2			NÃO
41	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Nacional dos Refinadores Privados ("RefinaBrasil")		NÃO				
49	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	3		<p>A RANP 759/2028 estabelece o tratamento diferenciado às microempresas e às empresas de pequeno porte em ações de fiscalização da ANP com aplicação do benefício de dupla visita. Assim, o auto de infração só é lavrado na segunda visita caso o estabelecimento não corrigir a irregularidade. Tal benefício não vale em situações graves, e no caso especificamente do GLP, o artigo 3, parágrafo I, item a), faz a seguinte referência.</p> <p>"</p> <p>Art 3: O tratamento diferenciado referido no art. 2º não será aplicado quando forem verificadas as seguintes situações:</p> <p>I - alto grau de risco à vida, à integridade física, à saúde, ao patrimônio público e ao patrimônio particular de terceiros exclusivamente nas condutas de:</p> <p>a) envasamento ou transferência de GLP entre recipientes fora de instalações autorizadas para este fim;</p> <p>b) existência de vazamento de combustível na instalação ou estabelecimento</p> <p>II - casos de fraude, tais como:</p> <p>a) comercialização ou alienação de produto fora das especificações da ANP;</p> <p>b) fornecimento de produto com vício de quantidade, quando identificado artifício para obtenção de vantagem; ou</p> <p>c) armazenamento, aquisição ou destinação de combustíveis líquidos, GLP ou solventes mediante o uso de artifícios para dissimular operações em desacordo com as normas referentes ao abastecimento nacional de combustíveis;</p> <p>III - resistência ou embaraço à fiscalização;</p> <p>IV - ocultação, violação ou inutilização de lacre, selo ou sinal, empregado por ordem da fiscalização para identificar ou cerrar estabelecimento, instalação, equipamento ou obra;</p> <p>"</p>	NÃO
56	SIM	órgão de classe ou associação	SINDICATO DO COMÉRCIO VAREJISTA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, DE LOJAS DE CONVENIÊNCIA, DE LAVA-RÁPIDO E DE ESTACIONAMENTO DE SANTOS E REGIÃO – SINDICOMBUSTÍVEIS RESAN	Proposta importante, cabendo à ANP regular e aplicar assertivamente tal tratamento diferenciado às empresas em tal situação.	SIM	5		Reforçar a razoabilidade do sistema sancionatório, respeitando-se as assimetrias entre os agentes econômicos.	NÃO
60	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres.		NÃO				