



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade
Subsecretaria de Competitividade e Melhorias Regulatórias
Coordenação Geral de Desregulamentação e Competitividades

Nota Técnica SEI nº 122/2022/ME

Assunto: Revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#) - Regulamentação do Acesso de Terceiros a Terminais Aquaviários para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis ([Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#)).

À Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

I. SUMÁRIO EXECUTIVO

- Este documento apresenta manifestação técnica da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE/ME a respeito de nova consulta pública aberta pela Agência Nacional do Petróleo - ANP ([Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#)) para revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#), que regulamenta o acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis. Apresentam-se sugestões para reduzir incertezas regulatórias e outros custos de operação e transação, contribuindo com a segurança jurídica e os incentivos ao investimento na atividade em apreço, sem abdicar da finalidade original e meritória da minuta de resolução, que é a de promover a concorrência na indústria de combustíveis com a edição de novas regras para o acesso de terceiros aos terminais de movimentação desses produtos.
- Tal manifestação decorre e se limita às atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE relativas à promoção da competição e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, tendo como base as competências previstas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011^[1] e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019^[2].
- O prazo para manifestação na referida consulta pública expira em 11 de fevereiro de 2022^[3] e deve acontecer por meio de [formulário eletrônico](#) disponibilizado pela agência. A presente Nota Técnica embasará o preenchimento do formulário e será enviada para o e-mail disponibilizado pela ANP para a Consulta nº 27/2021 ([audiencia_sim_251@anp.gov.br](#)).
- Destaca-se que, previamente à presente consulta, foi realizada a [Consulta e Audiência Públicas nº 1/2020](#). A SEAE se manifestou em relação a [primeira minuta de resolução](#) (SEI 11008039), disponibilizada pela ANP nesta consulta, por meio da [Nota Técnica SEI nº 43765/2020/ME](#) (SEI 11007765) e do [formulário](#) SEI 11102801.
- Após análise das diversas contribuições recebidas, a ANP elaborou, e disponibilizou por meio da Consulta nº 27/2021, [nova minuta de resolução](#) para regulamentar o acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis. Destacam-se as seguintes propostas presentes nesta [nova minuta de resolução](#):
 - ausência de diferenciação entre terminais de uso privado (TUPs) e demais terminais no que se refere à preferência do proprietário (com a extensão da preferência do proprietário para o porto público), aos contratos com terceiro majoritário e à obrigação de CNPJ próprio para operador;
 - redução de assimetria de informações entre a agência e os operadores para garantir maximização de uso dos terminais (garantia de livre acesso) e evitar capacidade ociosa;
 - regras para garantir acesso não discriminatório, com definição de prazos máximos para respostas de solicitações e de divulgação das negativas de solicitações;
 - não há mais vedação para contratos superiores a 50% da capacidade, apenas oferta pública nesse caso;
 - obrigações diferenciadas para operadores verticalizados e não verticalizados.
- Dentre as propostas elencadas, a SEAE entende que é importante haver diferenciação entre TUPs e os demais terminais (presentes em portos organizados) no que se refere principalmente ao direito de preferência, à celebração de contratos com terceiros majoritários e à obrigação de CNPJ próprio para operador. Isso em vista da diferença de incentivos e efeitos sobre a concorrência de tais infraestruturas. Assim, o quadro presente no item 41 desta nota apresenta, para cada proposta listada no item 5 desta nota técnica, a redação proposta pela ANP na [nova minuta de resolução](#) em discussão na [Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#) e as sugestões da SEAE.
- No caso de TUPs, as sugestões de alteração contêm o propósito de reduzir custos de transação de empreendimentos em que o privado assume risco integral do projeto. De modo mais específico, pretendem aumentar a segurança jurídica da preferência do proprietário em TUPs. Com isso, espera-se ampliar incentivo ao investimento, contribuindo para aumento da oferta de capacidade de infraestrutura.
- Já em relação aos terminais que não são TUPs (presentes em portos organizados), as sugestões objetivam especialmente favorecer a concorrência das etapas a jusante das cadeias produtivas de petróleo e combustíveis, diminuindo barreiras à entrada para acesso a infraestruturas compostas por ativos públicos, dada a natureza jurídica pública dos ativos, a racionalidade econômica de possuírem essa natureza jurídica e sua importância para a competição nos mercados em apreço. Isso pode ser realizado sem prejudicar eficiência, utilizando contratos com terceiro majoritário, e não preferência do proprietário, como regra para favorecer otimização do uso de ativos públicos nos terminais que não são TUPs.
- Então, recomenda-se basicamente, no caso de TUPs, a eliminação das seguintes regras regulatórias presentes na [nova minuta de resolução](#): i) obrigação de constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais; ii) restrições à forma de contratação de terceiro interessado, como a exigência de oferta pública prévia e limite máximo de prazo de contrato no caso de terceiro interessado majoritário; e iii) revisão da preferência do proprietário.
- Em relação aos terminais que não são TUP (presentes em portos organizados), sugere-se essencialmente não estender para esses últimos a preferência do proprietário prevista na Lei do Petróleo.

II. INTRODUÇÃO

- O acesso a terminais aquaviários é facultado a qualquer interessado, conforme previsto no artigo 58 da [Lei 9.478/1997](#) (Lei do Petróleo). O acesso ocorrerá mediante remuneração ao titular das instalações, podendo a ANP fixar o valor e a forma de pagamento da remuneração, caso não haja acordo entre as partes.
- A agência tem competência ainda para verificar se o valor da remuneração acordado é compatível com o mercado. Compete também à ANP regular a preferência do proprietário com o objetivo de promover a máxima utilização das infraestruturas. Abaixo, segue transcrição do dispositivo:

Art. 58. Será facultado a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração ao titular das instalações ou da capacidade de movimentação de gás natural, nos termos da lei e da regulamentação aplicável. ([Redação dada pela Lei nº 14.134, de 2021](#))

§ 1º A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração da instalação com base em critérios previamente estabelecidos, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado. ([Redação dada pela Lei nº 14.134, de 2021](#))

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

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

13. Em vista do dispositivo legal transcrito, foi publicada a Portaria ANP nº 251/2000. É a norma vigente que estabelece critérios para o acesso de terceiros aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo e seus derivados.

14. Com base nas deliberações tomadas na 1006ª Reunião de Diretoria, realizada em 19 de dezembro de 2019^[4], a ANP iniciou o processo de coleta de subsídios e informações adicionais para a revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#), que culminou na realização da [Consulta e Audiência Públicas nº 1/2020](#) em 12/11/2020 e na submissão de [nova minuta de resolução](#) posta em discussão na [Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#).

15. A fim de identificar possíveis problemas concorrenciais, consta na seção III.2 desta nota a análise da [nova minuta de resolução](#) observando o disposto na metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)^[5]. Segundo tal metodologia, o impacto sobre a concorrência poderia ocorrer por meio de: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo às empresas competirem; e (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.

16. A análise da [nova minuta de resolução](#) também abordará aspectos sobre onerosidade regulatória, tratada na seção III.3 desta nota, conforme a Instrução Normativa SEAE nº 111, de 5 de novembro de 2020^[6], que prevê a análise de cinco itens: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

III. ANÁLISE

III.1. Fundamentação econômica

17. Em relação à avaliação econômica do caso e respectiva proposta regulatória, mantêm-se as considerações expostas na nota técnica da SEAE - [Nota Técnica SEI nº 43765/2020/ME](#) (SEI 11007765) - apresentada por ocasião da [Consulta e Audiência Públicas nº 1/2020](#). Segue transcrição da análise que indica os efeitos concorrenciais e de outros incentivos à eficiência decorrentes das condições de acesso a infraestruturas de movimentação de petróleo e combustíveis.

"2.2. Fundamentação econômica

15. A literatura econômica apresenta justificativas para a regulação do acesso de terceiros a infraestruturas com características análogas aos dos terminais portuários de movimentação de petróleo e combustíveis. As seções subsequentes resumem referencial econômico, que envolvem os temas de integração vertical e infraestruturas essenciais.

2.2.1 Integração Vertical

16. O debate sobre efeitos da integração vertical na concorrência é motivado em parte pela possibilidade de falhas de mercado em um determinado elo de uma cadeia produtiva ocasionar barreiras à entrada em outros elos a montante ou a jusante da cadeia. O relatório "Estudos do art. 2º da Resolução CNPE nº 12/2019"¹ cita exemplos dessa situação, como as atividades de transmissão e distribuição de energia elétrica, que possuem características de monopólio natural e podem cercear a concorrência de outros elos da cadeia produtiva potencialmente competitivos, como a geração de energia elétrica. Caso análogo ocorre na indústria de gás natural, em que as etapas de transporte e distribuição possuem características de monopólio natural e podem fechar mercado de outros elos potencialmente competitivos da cadeia produtiva.

17. O relatório cita também estudos que apontam a possibilidade de fechamento de mercado como resultado de processos de integração vertical. Indica-se que a integração pode aumentar os custos dos concorrentes do agente verticalizado em determinados elos da cadeia produtiva (ORDOVER et al. 1990²; SALINGER 1988³; SALOP e SCHEFFMAN, 1987⁴). Abaixo, segue transcrição do relatório que resume resultados de estudos conhecidos na literatura de organização industrial como abordagem pós-Chicago:

Uma ideia fundamental desta abordagem é que as empresas verticalmente integradas terão incentivos diferentes das empresas não integradas para competir no mercado de insumos (a montante). Uma empresa integrada reconhecerá que pode se beneficiar dos custos mais elevados impostos aos seus concorrentes a jusante quando se abstém da concorrência agressiva no mercado de insumos, e, por conseguinte, tentará fazê-lo para aumentar os custos dos concorrentes. O fechamento vertical pode, portanto, surgir em equilíbrio. O artigo de Salop e Scheffman (1987) constitui a base para este argumento.

18. O relatório também cita as considerações da OCDE sobre a separação vertical e acesso de terceiros a infraestruturas como forma de promoção da concorrência em indústrias em que coexistem segmentos potencialmente competitivos e outros com falhas de mercado. Segue transcrição do relatório a respeito.

De acordo com OCDE (2001)⁵, há duas abordagens regulatórias destinadas a proteger e promover a concorrência nos componentes competitivos de uma indústria com segmentos competitivos e não competitivos: a estrutural e a de condutas.

(...)

A regulação estrutural aborda as condições de entrada e de saída das empresas nos setores regulados e as medidas para separação vertical de segmentos competitivos e da atividade não competitiva da indústria. Na separação vertical estrutural, o processo de produção de bens e serviços é segmentado, o que impede a atuação da mesma empresa nas diferentes fases da cadeia produtiva. Essa barreira regulatória objetiva preservar os segmentos competitivos da cadeia produtiva do poder de mercado das empresas atuantes nos segmentos não competitivos. (p. 47)

19. Cabe registrar observações análogas apresentadas em outro relatório do Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB): *Estudos do Subcomitê Novo Cenário Downstream - Tema: Infraestrutura para movimentação de derivados*⁶. O relatório comenta que problemas concorrenciais da integração vertical no mercado de combustíveis não podem ser negligenciados, sobretudo, pela possibilidade de controle dos ativos de armazenagem e movimentação por empresas que apresentam elevado *market share* nos elos a jusante da cadeia produtiva, como se lê na próxima transcrição.

Ou seja, a aplicação de remédios ex-ante, e.g. restrições à participação no certame licitatório, pode ser alternativa adequada quando: i) se identificam situações em que o vencedor da licitação tem posição dominante em etapas a montante ou a jusante da cadeia produtiva; e ii) o resultado do processo licitatório pode permitir estratégia de integração vertical que cria barreiras à entrada nas referidas etapas. O exposto indica que não se pode negligenciar eventuais problemas de concorrência decorrentes da integração vertical da atividade de transporte e armazenagem de combustíveis, especialmente para agentes com *market share* significativo nas etapas da cadeia desse produto alcançadas pela estratégia de integração. Essa circunstância envolve a regulação de terminais portuários, inclusive, nos processos de concorrência pública pelo controle desses ativos. (p.101)

20. O exposto confere motivação econômica para a regulação do acesso de terceiros às infraestruturas marítimas de movimentação de combustíveis e da respectiva minuta em apreço, em vista de riscos à concorrência da integração vertical da cadeia desses produtos apontados pela literatura descrita há

pouco. As regras de acesso previstas na minuta são formas de tratar os riscos mencionados. Inclusive, o art. 37 da minuta prevê a desverticalização do operador de terminais, restringindo a atuação desse agente em outros elos produtivos, como a formulação de correntes de nafta importada e operação de central petroquímica, conforme pode ser visualizado na transcrição do art. 37.

Art. 37 O operador prestará os serviços, nos termos da Autorização de Operação concedida pela ANP, respeitando as seguintes obrigações específicas:

I - não comprar produtos, exceto para uso próprio na operação do terminal, para o caso previsto no § 2º, alínea d, ou para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST; II - não vender produtos, exceto para o caso previsto no art. 26 ou para o caso previsto no § 2º, alínea d; e
III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea d.

§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.

§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:

- a) construção de terminais;
- b) transporte dutoviário;
- c) prestação de serviços de formulação de combustíveis; e d) operação de central petroquímica.

2.2.2. Infraestruturas essenciais

21. A motivação econômica para a regulação do acesso de infraestruturas de movimentação de combustíveis, bem como da minuta de resolução em comento, relaciona-se também com a literatura relativa ao tema de infraestruturas essenciais (*essential facilities doctrine*). Para essas infraestruturas, o titular pode apresentar condutas que ocasionem prejuízos à concorrência para as etapas à jusante da cadeia produtiva. Consequentemente, para evitar essas situações, o tratamento adequado pode ser a existência de regulação com regras pré-definidas de acesso não discriminatório. Sobre essa abordagem, o relatório “Estudos do art. 2º da Resolução CNPE nº 12/2019” reporta o seguinte:

A doutrina das instalações essenciais (“*Essential Facilities Doctrine*” ou EFD) estabelece que o proprietário de uma instalação considerada “essencial” ou um “gargalo” (*bottleneck*) deve providenciar acesso a terceiro para esta instalação a um preço “razoável”. Ela deve ser compreendida como uma exceção aos princípios da economia de mercado e deve ser aplicada em situações que requeiram a regulação do direito de propriedade. (p. 288)

22. O relatório indica adicionalmente que as experiências internacionais utilizam a regulação do acesso de terceiros à infraestrutura de transporte como uma forma de promover a concorrência:

O estado da arte, bem como a experiência operacional em diversos países do mundo revela que o acesso de terceiros a instalações de transporte é condição necessária, mas não impreterivelmente suficiente para permitir a competição e a diversidade de agentes no mercado (KENNEDY, 1993). Nesse sentido, o arcabouço legal e regulatório nesses países busca promover o acesso de terceiros (*Third Party Access - TPA*) às infraestruturas consideradas essenciais (MACHADO; BONELLI; RANGEL; 2018). Internacionalmente, o acesso a estruturas essenciais por terceiros interessados resulta da aplicação da Doutrina das Infraestruturas Essenciais (*Essential Facilities Doctrine*), a qual determina que o proprietário de uma infraestrutura considerada essencial seja obrigado a disponibilizar o acesso a essa instalação a um preço razoável (fundamentado em critérios técnicos e econômicos). A recusa em negociar o acesso a uma infraestrutura essencial pode caracterizar restrição à competição e uma tentativa de abuso de poder de monopólio por parte da empresa dominante (MACHADO; BONELLI; RANGEL; 2018). (p.292)

23. Ademais, o relatório *Estudos do Subcomitê Novo Cenário Downstream - Tema: Infraestrutura para movimentação de derivados* aponta deficiências na regulação do acesso à infraestrutura portuária de movimentação de combustíveis. *In verbis*:

Portanto, nesse momento, entende-se que o tema deve ser analisado para caso das operações portuárias de movimentação de combustíveis, que carece de um *enforcement* regulatório do livre acesso a infraestruturas essenciais. No médio e longo prazos, com a abertura do mercado, a transição passará por uma onda de investimento e ampliação de capacidades, resultando por fim, na consolidação de um mercado competitivo, quando a pertinência de tais restrições [à integração vertical da infraestrutura com outros elos da cadeia produtiva de combustíveis] pode ser revista – explicação nossa em colchetes.

2.2.3 Assimetria de informação e infraestrutura essencial

24. Outra abordagem do estudo da Resolução nº 12/2019 é o distanciamento entre o acesso de terceiros previsto no art. 58 da Lei nº 9.478/1997 e a abordagem teórica sobre infraestruturas essenciais. Isso porque o comando legal prevê o livre acesso a todos os terminais marítimos, não havendo restrição àqueles enquadrados como infraestrutura essencial.

25. O relatório “Estudos do art. 2º da Resolução CNPE nº 12/2019” reporta que ferramentas simples e objetivas para a classificação de uma infraestrutura como essencial podem não ser suficientes para esse enquadramento. É possível que a avaliação de cada infraestrutura demande tempo para o correto enquadramento. Nesse caso, entre a solicitação de acesso de um terceiro à infraestrutura e a conclusão da análise citada, pode se dispendir tempo o suficiente para inviabilizar a operação pretendida pelo terceiro interessado e desestimular novos pedidos de acesso.

26. Em vista do comentado no parágrafo anterior, o relatório pondera que a regulação *ex ante* pode ser mais eficiente para amparar o acesso de terceiros às infraestruturas de transporte de e armazenagem de combustíveis. *In verbis*:

Mais uma vez, é importante lembrar das dificuldades de se aplicar um teste simples e inequívoco a cada instalação para caracterizá-la como essencial, conforme a teoria propõe. Além disso, mesmo que isso seja possível, haveria um tempo transcorrido entre a manifestação de interesse de um agente por acesso à instalação de outrem, a coleta de informação pelo órgão regulador para aplicação do teste, as contra argumentações das partes e a decisão final. Caso esse tempo seja longo demais, poderá, por si só, inviabilizar a operação pretendida e desestimular novos pedidos de acesso. Sendo assim, a regulação *ex ante* provavelmente é mais eficaz para doutrinar esses casos. (p. 304)

27. O exposto vai ao encontro da proposta de resolução em apreço, uma vez que a minuta adota regulação *ex ante* para garantir o acesso de terceiros às infraestruturas de transporte marítimo para movimentação de combustíveis.

2.2.4. Outras questões concorrenciais e regulatórias

28. O relatório “Estudos do art. 2º da Resolução CNPE nº 12/2019” comenta o papel relevante dos terminais portuários para a contestação do mercado regional das refinarias instaladas no país, especialmente, após a conclusão do programa de desinvestimento da Petrobras na atividade de refino, como se lê na transcrição a seguir:

De fato, em um contexto em que os ativos de refino da Região Sudeste, o maior mercado consumidor, permanecerão sob controle da Petrobras, a única via de contestação desse mercado, ao menos no curto prazo, seria a importação por meio de terminais marítimos. Além disso, para se avaliar o efeito sobre a concorrência nas regiões em que serão privatizadas as refinarias da Petrobras, também vale analisar quais terminais portuários poderiam contestar esses mercados. (p. 151)

29. O papel dos terminais aquaviários na contestação do mercado de combustíveis é mais um indicativo da relevância da regulação do acesso de terceiros a essas infraestruturas na promoção da concorrência dos produtos em tela e, consequentemente, da minuta de resolução em comento. Essa relevância é destacada por outro estudo do CT-CB (*Estudos do Subcomitê Novo Cenário Downstream - Tema: Infraestrutura para movimentação de derivados*), do qual se extraiu a transcrição abaixo.

O exposto indica que, no curto prazo, uma das principais formas de contestação do mercado de combustíveis da região Sudeste pode ser a importação e comercialização de produtos por meio de terminais aquaviários. Tal fato, no

entanto, independe do TCC assinado entre CADE e Petrobras e é até mesmo anterior ao referido acordo, já que mudanças da lógica concorrencial não ocorrem apenas no curto prazo. De todo modo, neste contexto, no caso de verticalização entre a atividade de refino e a infraestrutura portuária essencial para a movimentação de combustíveis, o acesso de terceiros não discriminatório pode ser um instrumento de contestação de poder de mercado, que pode viabilizar a importação e a comercialização de produtos de agentes concorrentes da Petrobras. (p. 94)
(...)
o terminal aquaviário pode ser fator fundamental de contestabilidade de mercados, com potencial poder de estimular a concorrência."

III.2. Check list OCDE

18. Para avaliar os problemas concorrenciais decorrentes da [nova minuta de resolução](#), também é importante observar o disposto na metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

19. A metodologia da OCDE consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. O impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- i) Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

4º efeito - Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

20. Assim, segundo a metodologia acima, o impacto sobre a concorrência poderia ocorrer por meio de: (i) limitação no número ou variedade de fornecedores; (ii) limitação na concorrência entre empresas; (iii) diminuição do incentivo às empresas competirem; e (iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.

21. Destaca-se que na [Portaria ANP nº 251/2000](#) (i) não há previsão de preferência do proprietário para terminais situado no porto organizado, havendo somente previsão de direito de preferência para terminais de uso misto (como eram tratados os terminais privados antes da [nova lei dos portos](#)) fora do porto organizado; e (ii) presumem-se discriminatórias as contratações, em um mesmo terminal, com um único carregador, que impliquem em utilização superior a 50% (cinquenta por cento) da capacidade de armazenagem deste Terminal.

22. A extensão do direito de preferência para terminais que não são TUPs (presentes em portos organizados), proposta pela [nova minuta de resolução](#), representa uma limitação à concorrência, com redução de oferta de infraestrutura principalmente para agentes desverticalizados nas indústrias de petróleo e combustíveis que não operam terminais aquaviários para movimentação de tais produtos. Avalia-se que a extensão do direito de preferência para terminais que não são TUPs enquadra-se no 1º efeito anticompetitivo da tipologia de barreiras à entrada da OCDE. Isso porque limita o número e variedade de provedores de infraestrutura especialmente para agentes desverticalizados nos mercados em apreço.

23. Ademais, a extensão do direito de preferência para terminais que não são TUPs desconsidera que os mesmos são infraestruturas de natureza jurídica pública que já foram construídas e utilizadas previamente, portanto, com riscos já assumidos pelo poder público. Para estes terminais não TUPs (com ativos públicos em portos organizados), esta SEAE julga que a possibilidade de celebração de contrato com terceiro interessado majoritário (com utilização superior a 50% da capacidade do terminal) permite compatibilizar os objetivos de aumento da concorrência e da eficiência. Isso porque, não havendo mais de um agente interessado, permite-se a contratação por uma única firma e a utilização plena da infraestrutura.

III.3. Análise de Onerosidade Regulatória

24. A Instrução Normativa SEAE nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

1) obrigações regulatórias;

Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

2) requerimentos técnicos;

Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto de limitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem da regulação.

3) restrições e proibições;

Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

4) licenciamento; e

Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

5) complexidade normativa.

Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

25. Considerando que os TUPs são frutos de investimento em que o risco é integralmente assumido pelo privado, a [nova minuta de resolução](#) traz onerosidades regulatórias aos TUPs ao impor obrigações regulatórias que podem representar barreiras econômicas a potenciais entrantes. Considera-se que a garantia de livre acesso aos TUPs deve estar condicionada apenas a existência de capacidade ociosa, sem interferência nas decisões de investimentos do agente

privado. Nestse sentido, sugere-se as eliminações i) da obrigação de constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais; ii) das restrições à forma de contratação de terceiro interessado, como a exigência de oferta pública prévia e limite máximo de prazo de contrato no caso de terceiro interessado majoritário; e iii) da necessidade de revisão da preferência do proprietário.

III.4. Considerações adicionais

26. Complementando a avaliação econômica da subseção precedente, note-se que, no caso de TUPs, a estrutura de incentivos e custos é distinta dos outros terminais com ativos públicos em portos organizados. Isso porque, no caso dos TUPs, o risco do projeto e de sua operação *a posteriori* é alocado integralmente para o agente privado. Em contrapartida, esse agente possui mais liberdade para precificar seus serviços, decidir as condições de investimentos e operação da infraestrutura. A racionalidade econômica é que, para incentivar maior assunção de risco pelo agente privado, confere-se maior liberdade de atuação para tornar atrativa economicamente essa assunção.

27. Face ao exposto, a regulação precisa ser ainda mais criteriosa para não impor custos de operação e transação aos TUPs, uma vez que poderá desincentivar investimentos nessas infraestruturas. Tal desincentivo compromete aumento da oferta de infraestrutura, prejudicando a concorrência no longo prazo. Além disso, o desincentivo decorrente da imposição de custos aos TUPs desfavorece o aproveitamento de eficiência na integração de etapas da cadeia produtiva, quando existir essa possibilidade de eficiência. Ademais, como os investimentos em TUPs são situações que implicam aumento de oferta de infraestrutura, há compatibilização dos objetivos de aumento da eficiência e aumento da concorrência com incentivos a tais investimentos.

28. Dessa forma, as sugestões de aprimoramento da proposta de regulação para TUPs objetivam reduzir incertezas regulatórias e outros custos de operação e transação, de modo a contribuir com a segurança jurídica e os incentivos ao investimento na atividade. Recomenda-se basicamente, então, eliminar as seguintes regras regulatórias para TUPs presentes na [nova minuta de resolução](#): i) obrigação de constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais; ii) restrições à forma de contratação de terceiro interessado, como a exigência de oferta pública prévia e limite máximo de prazo de contrato no caso de terceiro interessado majoritário; e iii) revisão da preferência do proprietário.

29. No caso dos outros terminais que não são TUPs (presentes em portos organizados), envolvem ativos de natureza jurídica pública. Há racionalidade econômica para essa natureza jurídica, em vista da possibilidade de gerar externalidades, particularmente, por serem ativos estratégicos para promoção da concorrência nas etapas a jusante das cadeias produtivas de petróleo e combustíveis. Em vista de tal natureza jurídica e respectivas externalidades, é importante usá-los para aumentar a contestabilidade nos mercados de combustíveis, favorecendo preços mais favoráveis ao consumidor e custos mais baixos para as indústrias demandantes de tais produtos.

30. Além disso, os outros terminais que não são TUPs **alcançam bens que já foram construídos e utilizados previamente. Portanto, riscos e custos da infraestrutura já foram assumidos pelo poder público. Essa assunção, sobretudo**, justifica o uso de terminais que não TUPs para alcançar objetivos de interesse público, particularmente o de promoção da concorrência para aumento do bem-estar do consumidor e da competitividade de várias indústrias da economia brasileira que são afetadas de modo significativo pelos custos do petróleo, seus derivados e combustíveis.

31. Note-se ainda que a regra de usuário majoritário permite compatibilizar os objetivos de aumento da concorrência e da eficiência no caso de terminais com ativos públicos em portos organizados. Isso porque, não havendo mais de um interessado, permite-se a contratação por um único agente e a utilização plena da infraestrutura.

32. Em vista das considerações precedentes, apresentam-se sugestões de aprimoramento da proposta de regulação em apreço para terminais que não são TUPs (presentes em portos organizados). De modo geral, objetivam compatibilizar incentivos ao investimento, à concorrência e, em última instância, à eficiência econômica e bem-estar do consumidor. Para tanto, sugere-se adotar a regra proposta para terceiro interessado majoritário, e não preferência do proprietário, como mecanismo para favorecer otimização do uso dos ativos em comento. Assim, nos casos que não são TUP, recomenda-se essencialmente não estender para essas situações a preferência do proprietário prevista na Lei do Petróleo.

33. A recomendação de não estender, para casos que não são TUP (presentes em portos organizados), a preferência do proprietário prevista na Lei do Petróleo já é a regra vigente pela [Portaria ANP nº 251/2000](#). Dessa forma, a recomendação não compromete a segurança jurídica e favorece a redução de barreiras à entrada na cadeia produtiva do petróleo e combustíveis, incentivando a concorrência em etapas à montante e à jusante, conforme explicado anteriormente.

34. A [Portaria ANP nº 251/2000](#), que é a regra vigente de regulamentação do art. 58 da Lei do Petróleo, prevê a preferência do proprietário somente aos casos de terminais privativos de uso misto, conforme definição de preferência de proprietário prevista no inciso XVI de seu artigo 2º e transcrito a seguir:

XVI - Preferência do Proprietário: utilização das instalações do Terminal Privativo de Uso Misto garantida ao Carregador Proprietário, para movimentação de seus próprios Produtos;

35. O terminal privativo de uso misto é um terminal privado, conforme a Lei nº 8.630/1993, que foi a Lei dos Portos vigente até a publicação da Lei nº 12.815/2013, que é a atual Lei dos Portos. Essa última também prevê a figura de terminal privado, sem as terminologias utilizadas pela Lei nº 8.630/1993 (a terminologia de "terminal privativo de uso misto" foi alterada para "terminal de uso privado -TUP").

36. Conforme o § 2º do art. 4º da [antiga lei dos portos \(Lei nº 8.630/1993\)](#), os terminais de uso privado podiam ser exclusivo, para movimentação de carga própria; ou b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária
§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

- a) exclusivo, para movimentação de carga própria;
- b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.
- c) de turismo, para movimentação de passageiros.
- d) Estação de Transbordo de Cargas.

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, **dentro ou fora da área do porto**, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (*grifo nosso*)

37. Já a nova lei dos portos, a [Lei nº 12.815, de 25 de fevereiro de 2013](#), define como terminais privados aqueles localizados apenas fora do porto organizado, conforme definição presente no inciso IV de seu art. 1º, transcrita a seguir:

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e **localizada fora da área do porto organizado**. (*grifo nosso*)

38. Com isso, percebe-se que a existência de terminais privados na transição da antiga para a nova lei dos portos foi mantida, sendo que, atualmente, os terminais privados, denominados como TUPs na nova lei, passam a ser localizados, por definição, fora da área do porto organizado.

39. Uma das necessidades mais diretas de revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#) é a atualização das definições relacionadas aos terminais privados, tendo em vista que, segundo a nova lei dos portos, não existem mais terminais privativos de uso misto, apenas terminais de uso privado (TUPs).

40. Sobre o funcionamento dos terminais privativos de uso misto, note-se ainda que a nova Lei dos Portos previu a adaptação de termos de autorização e contratos de adesão em vigor previamente à publicação dessa lei, conforme transcreve-se abaixo:

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

(...)

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

III.5. Tabela com sugestões de mudança da minuta de resolução

41. Em que pesem o mérito da proposta objeto da consulta pública em análise e as fundamentações legais e econômicas que a amparam, identificam-se possibilidades de aprimoramento explicitadas na tabela abaixo. Assim, a tabela apresenta sugestões de mudança na [nova minuta de resolução](#) da consulta pública em apreço e respectivas justificativas econômicas. Isso é realizado para cada proposta listada no parágrafo 5 desta nota técnica (itens 5.1 a 5.5). Conforme já explicado, as sugestões desta nota técnica para a proposta da ANP de revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#) objetivam reduzir incertezas regulatórias e outros custos de operação e transação, contribuindo com a segurança jurídica e os incentivos ao investimento na atividade, sem abdicar da finalidade original da minuta que é a de promover a concorrência na indústria de combustíveis com a edição de novas regras para o acesso de terceiros aos terminais de movimentação desses produtos.

Propostas da nova minuta	Artigos da nova Minuta	Sugestões SEAE de alteração (destacadas em amarelo)	Justificativas para as alterações propostas
Ausência de diferenciação entre terminais de uso privado (TUPs) e demais terminais no que se refere à preferência do proprietário (com a extensão da preferência do proprietário para o porto público), a contratos com terceiro majoritário e à obrigação de CNPJ próprio para operador	<p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>§ 1º O operador deve confirmar, por meio de contrato com o carregador proprietário, o volume sobre o qual deseja exercer o direito de preferência do proprietário, respeitados os limites estabelecidos neste capítulo.</p> <p>§ 2º Caso ocorra alteração do carregador proprietário, o novo carregador proprietário sucederá nas mesmas condições de preferência do proprietário anterior.</p> <p>§ 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.</p> <p>§ 4º O carregador proprietário pode abdicar, parcial ou integralmente, do seu direito de preferência do proprietário, de forma a gerar capacidade de movimentação disponível.</p>	<p>Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário de TUPs, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.</p> <p>Inserir § 5º</p> <p>§ 5º Não cabe preferência do proprietário para terminais que não sejam TUPs.</p>	<p>Considerando que os terminais que não são TUPs e se encontram em porto organizado são infraestruturas de natureza jurídica pública, não há racionalidade econômica em existir preferência do proprietário para esses. Atualmente não há direito de preferência dentro do porto organizado e a Portaria ANP nº 251/2000 somente prevê direito de preferência para terminais de uso misto (como eram tratados os terminais privados antes da nova lei dos portos) fora do porto organizado.</p> <p>A garantia de acesso de terceiros aos terminais do porto organizado deve ter tratamento diferenciado de TUPs, já que o risco é compartilhado com o poder público.</p>
	<p>Art. 10. A ANP revisará a preferência do proprietário a cada cinco anos, baseada na proposta do operador.</p> <p>§ 1º A primeira revisão ocorrerá após o período previsto no caput do art. 9º. § 2º O operador deve encaminhar à ANP, até três meses antes do fim do período da preferência do proprietário vigente, a proposta de preferência do proprietário para cada terminal contendo, no mínimo, as seguintes informações:</p> <p>I - a proposta de preferência do proprietário, individualizada por terminal, elaborada com base na expectativa futura de movimentação de cargas do carregador proprietário nos próximos cinco anos;</p> <p>II - a movimentação mensal do carregador proprietário e de terceiros realizadas nos últimos três anos, discriminando os volumes de cada produto movimentado;</p> <p>III - a relação dos contratos vigentes entre o operador e todos os carregadores, contendo identificação do contrato e do carregador, volumes e prazos de vigência;</p> <p>IV - a relação dos contratos vigentes para transporte em oleodutos, com extensão maior ou igual a 15 km, conectados ao terminal, contendo identificação do contrato e do carregador, volumes e prazos de vigência;</p> <p>V - a documentação que comprove a titularidade da instalação portuária; e VI - outras informações e documentos que justifiquem a necessidade de movimentação relativa ao volume requerido para fins de preferência do proprietário.</p> <p>§ 3º Para definir a preferência do proprietário, a ANP deve considerar o menor valor dentre os seguintes:</p> <p>I - a movimentação média mensal do carregador proprietário nos trinta e seis meses anteriores ao fim do período de vigência, considerando as informações disponíveis na data da análise;</p> <p>II - o valor de preferência do proprietário solicitado pelo carregador proprietário para o novo período; e</p> <p>III - o valor da preferência do proprietário vigente.</p>	<p>Excluir este artigo</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP não seja onerado para manter sua preferência por meio de revisões, já que o investimento e o risco são de sua inteira responsabilidade. Entende-se que TUPs são frutos de investimentos para ampliação de oferta de interesse dos investidores. Com isso, julga-se desnecessária a onerosidade regulatória em se exigir revisões de direito de preferência.</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o</p>

<p>§ 4º Na definição da preferência do proprietário, a ANP reservará capacidade operacional de movimentação do terminal para atendimento aos contratos de movimentação em oleoduto de transporte, com extensão maior ou igual a 15 km, conectado ao terminal aquaviário, firmados com outro carregador que não o carregador proprietário.</p>		<p>interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p>
<p>Art. 11. Caso o carregador proprietário realize investimentos para aumentar a capacidade máxima de movimentação do terminal, este aumento será adicionado integralmente ao valor vigente da preferência do proprietário.</p> <p>§ 1º Para fazer jus ao aumento da preferência do proprietário decorrente de ampliação da capacidade máxima de movimentação do terminal disposto no caput, o operador deve solicitá-lo à ANP até três meses após a data da publicação da autorização de operação outorgada pela ANP para a respectiva ampliação.</p> <p>§ 2º O aumento vigorará até a data prevista para a próxima revisão da preferência do proprietário.</p>	<p>Excluir este artigo</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP tenha a liberdade de realizar investimentos para ampliar a oferta e possa utilizar esta oferta implementada sem onerosidade regulatória para manter sua preferência por meio de revisões.</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 da nova minuta de resolução a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são elementos considerados suficientes para a garantia de acesso de terceiros. Havendo conflito entre as partes, a ANP pode ser acionada.</p>
<p>Art. 12. A ANP analisará os pleitos previstos nos artigos 9º, 10 e 11 e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal, com o respectivo prazo de vigência.</p> <p>§ 1º A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, no prazo máximo de sessenta dias a contar do recebimento da proposta.</p> <p>§ 2º Caso o operador não apresente a proposta de preferência do proprietário no prazo estabelecido, a ANP, de ofício, estabelecerá preferência do proprietário igual a zero.</p>	<p>Art. 12. A ANP analisará o pleito previsto no artigo 9º e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal de uso privado, com o respectivo prazo de vigência.</p> <p>Excluir o § 2º</p>	<p>Ajuste de redação devido à sugestão de exclusão dos artigos 10 e 11.</p>
<p>Art. 13. O prazo de vigência do contrato celebrado entre o operador e o carregador proprietário, que envolva capacidade alocada na preferência do proprietário, está limitado, no máximo, à data da próxima revisão da preferência do proprietário.</p>	<p>Excluir este artigo.</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP tenha a liberdade de realizar investimentos para ampliar a oferta e possa utilizar esta oferta implementada sem onerosidade para manter sua preferência por meio de revisões.</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUPs, a divulgação de sua capacidade ociosa (conforme sugestão para inserir no inciso III do artigo 22 da nova minuta de resolução a divulgação de capacidade de movimentação ociosa por todos os operadores, e não apenas pelos verticalizados, como previsto no artigo 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p>
<p>Art. 35. O operador deve prestar os serviços, nos termos da autorização de operação concedida pela ANP, e respeitando as seguintes obrigações:</p>	<p>Art. 35 ...</p> <p>§ 1º O operador de terminal que não seja TUP deve possuir constituição societária cujo objeto</p>	<p>Entende-se que TUPs são frutos de investimentos para ampliação de oferta de</p>

	<p>I - não comprar produtos, exceto:</p> <p>a) para uso próprio na operação do terminal;</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; ou</p> <p>c) para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;</p> <p>II - não vender produtos, exceto: a) para o caso previsto no art. 30; ou b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; e</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea "d".</p> <p>§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.</p> <p>§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:</p> <p>I - construção de terminais;</p> <p>II - transporte dutoviário;</p> <p>III - prestação de serviços de formulação de combustíveis; e</p> <p>IV - operação de central petroquímica.</p>	<p>principal seja a operação logística de terminais.</p>	<p>interesse dos investimentos. Com isso, julga-se desnecessária a onerosidade em se exigir CNPJ próprio para estes terminais.</p> <p>Não cabe falar em isonomia^[2] em relação à Transpetro/Petrobras, dada a exigência de separação de CNPJs do artigo 65 da Lei do Petróleo (Lei 9.478/1997), exclusivamente para este grupo econômico. Essa exigência legal, inclusive, tem fundamentação econômica em vista da posição dominante da Transpetro e da Petrobras em suas áreas de atuação na cadeia produtiva de combustíveis (logística e refino, respectivamente), mesmo duas décadas após a publicação da referida lei.</p> <p>Já no caso de terminais que não são TUPs e se encontram em porto organizado, a exigência de constituição de sociedade empresarial para operar as infraestruturas em tela possui sentido econômico. Nesse caso, são infraestruturas de natureza jurídica pública e existe racionalidade econômica para tanto, haja vista suas externalidades na promoção da concorrência nas etapas a jusante da cadeia produtiva de combustíveis, afetando o custo do produto e consequentemente a competitividade de várias atividades econômicas, além do impacto sobre o poder aquisitivo das famílias. A constituição de CNPJ específico para a operação de terminais nesse caso favorece o cumprimento das regras regulatórias que incentivam a prestação de serviço de forma isonômica e a otimização da utilização da capacidade instalada da infraestrutura. Favorece também do cumprimento e fiscalização da agência reguladora de regras capitais para a concorrência e uso eficiente das infraestruturas.</p> <p>Em vista do exposto, avalia-se pertinente a exigência de CNPJ para operar terminais apenas no caso daqueles que não são TUP e se encontram em portos organizados.</p>
<p>Redução de assimetria de informações entre a agência e os operadores para garantir maximização de uso dos terminais (garantia de livre acesso) e evitar capacidade ociosa</p>	<p>Art. 6º A ANP publicará no seu sítio eletrônico na Internet, anualmente, a relação de todas as negativas de acesso apresentadas.</p> <p>Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas:</p> <p>I - manter um centro de custo para cada terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis;</p> <p>II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p>	<p>Com base nas sugestões de ajuste no artigo 22, fica a critério da ANP manter a obrigação de, anualmente, publicar em seu <i>site</i> a relação de todas as negativas de acesso apresentadas.</p> <p>Art. 22....</p> <p>II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses e divulgá-las em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet; e</p> <p>III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:</p> <p>a) capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;</p> <p>b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;</p> <p>c) CGST; e</p>	<p>A nova portaria prevê em seu artigo 6º a divulgação pela ANP todas as negativas de acesso das solicitações de serviços. A SEAE recomenda que os operadores também divulguem as solicitações de serviço. Fica a critério da ANP manter a obrigação de, anualmente, publicar em seu <i>site</i> a relação de todas as negativas de acesso apresentadas.</p> <p>Hoje a Portaria ANP nº 251/2000 prevê a divulgação apenas da movimentação por terminal de forma geral e por produto, conforme informação disponível</p>

	<p>b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;</p> <p>c) CGST; e</p> <p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos cento e vinte meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas.</p> <p>§ 1º Caso a ANP, mediante solicitação ou de ofício, observe que a movimentação mensal é sistematicamente superior à capacidade operacional de movimentação do terminal ou à capacidade máxima de movimentação do terminal divulgadas pelo operador, ou que há erro na determinação, poderá determinar que o operador revise estes cálculos.</p> <p>§ 2º Nos terminais em que os operadores dos sistemas de armazenagem e dos sistemas de atracação de embarcações sejam distintos, as obrigações previstas no inciso III se aplicam a todos os operadores e as informações disponíveis nas respectivas CGST deverão ser complementadas com os vínculos operacionais entre os mesmos.</p> <p>§ 3º As informações do inciso III, alínea "d", devem ser atualizadas mensalmente até o dia 15 do mês subsequente ao da ocorrência da movimentação.</p> <p>§ 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de cento e vinte meses.</p> <p>§ 5º As informações dispostas no inciso III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em seu sítio eletrônico na Internet, com registro da data de publicação.</p>	<p>d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos cento e vinte meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas- e</p> <p>e) capacidade de movimentação ociosa.</p> <p>§ 5º As informações dispostas nos incisos II e III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação</p>	<p>em https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/armazenamento-e-movimentacao-de-produtos-liquidos/terminais-de-petroleo-e-combustiveis-liquidos/livre-acesso-de-terceiros.</p> <p>A inclusão da divulgação da capacidade ociosa (alínea e do inciso III do artigo 22) para todos os terminais (e não somente para os verticalizados conforme previsto no art. 23), garante a transparência para garantir a maximização da utilização dos terminais e a garantia de livre acesso.</p>
Regras para garantir acesso não discriminatório, com definição de prazos máximos para respostas de solicitações e de divulgação das negativas de solicitações	<p>Art. 2º...</p> <p>XI - data limite: data limite para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia;</p>	<p>Art. 2º...</p> <p>XI - data limite: data limite no mês corrente para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia do mês subsequente;</p>	<p>Ajustar a definição de data limite no art 2º, inciso XI, para deixar claro que ela é mensal.</p>
	<p>Art. 4º</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitação de acesso formuladas até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, propondo ajustes; ou</p>	<p>Art. 4º</p> <p>§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitação de acesso formuladas até a data limite, podendo:</p> <p>I - confirmá-la, respeitando a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou</p>	<p>Sugestão de ajuste para enfatizar a ordem de apresentação das solicitações</p>
Não há mais vedação para contratos superiores a 50% da capacidade, apenas oferta pública nesse caso;	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 1º O disposto no caput não se aplica a contrato decorrente do exercício do direito de preferência do proprietário estabelecida pela ANP.</p> <p>§ 2º A oferta pública de que trata o caput deve durar, no mínimo, trinta dias e deve ser amplamente anunciada na página principal do site do operador na internet durante todo o período.</p> <p>§ 3º Após a oferta pública, caso não haja outro interessado, o contrato poderá ser firmado.</p> <p>§ 4º Caso outro interessado se apresente na oferta pública e o total de contratos implique utilização superior a cem por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal, ele terá o direito de firmar contrato com o operador, por meio da redução da capacidade que seria destinada ao terceiro interessado majoritário, até o limite máximo de cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal.</p> <p>§ 5º Caso mais de um interessado se apresente na oferta pública, o operador deve considerar a ordem de chegada das solicitações para priorização da contratação.</p> <p>§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal deverá ter prazo máximo de dez anos.</p> <p>§ 7º Findo o prazo de que trata o § 6º e antes da sua renovação, se aplica o disposto no caput.</p>	<p>Art. 17. Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador de terminal que não seja TUP deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.</p> <p>§ 1º O disposto no caput não se aplica a contrato decorrente do exercício do direito de preferência do proprietário, desde que limitado à preferência do proprietário estabelecida pela ANP. (Excluir)</p> <p>...</p> <p>§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a cinquenta por cento da capacidade máxima de movimentação do terminal que não seja TUP deverá ter prazo máximo de dez anos.</p> <p>...</p> <p>Inserir Art. 17-A</p> <p>Art. 17-A Após a celebração do contrato com um terceiro interessado majoritário, em caso de interesse de terceiros para utilização do terminal e de capacidade de movimentação ociosa do terminal, o operador deve garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa.</p> <p>Parágrafo único. Havendo a capacidade ociosa e recusa do operador em garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa, a ANP deve ser acionada e se manifestará às partes, caso não haja acordo.</p>	<p>A SEAE entende (i) que não cabe preferência do proprietário em terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública) e (ii) que o operador de TUP não tenha onerosidade para firmar contratos com terceiro interessado, já que o investimento é o risco são de sua inteira responsabilidade. Mantém-se as regras para terminais que não sejam TUPs e se encontrem em porto organizado (por serem infraestruturas de natureza jurídica pública).</p> <p>Para garantir o livre acesso em TUP, a divulgação de sua capacidade ociosa (caso seja verticalizado, conforme art. 23) e a negociação entre o operador do TUP e o interessado são consideradas suficientes. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada.</p> <p>Em relação ao parágrafo 6º, solicita-se que a agência explique o prazo máximo de dez anos e se este prazo pode ser reduzido.</p> <p>Sugere-se a inserção do art.17-A de forma a garantir acesso a um novo interessado que porventura surja durante a</p>

			vigência de contrato com um terceiro interessado majoritário e haja capacidade ociosa em um dado terminal. Havendo conflito, a ANP pode ser acionada. Mesma com a vedação à realização de reservas/contratos com descumprimento injustificado (artigos 25 e 26), não está garantida a utilização de um dado terminal com capacidade ociosa caso surja um novo interessado durante um contato vigente com terceiro majoritário.
Obrigações diferenciadas para operadores verticalizados e não verticalizados	<p>Art. 35. O operador deve prestar os serviços, nos termos da autorização de operação concedida pela ANP, e respeitando as seguintes obrigações:</p> <p>I - não comprar produtos, exceto:</p> <p>a) para uso próprio na operação do terminal;</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; ou</p> <p>c) para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;</p> <p>II - não vender produtos, exceto:</p> <p>a) para o caso previsto no art. 30; ou</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; e</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea "d".</p> <p>§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.</p> <p>§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:</p> <p>I - construção de terminais;</p> <p>II - transporte dutoviário;</p> <p>III - prestação de serviços de formulação de combustíveis; e</p> <p>IV - operação de central petroquímica.</p>	<p>Art. 35 ...</p> <p>I - ...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; ou</p> <p>...</p> <p>II - ...</p> <p>b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; e</p> <p>III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo.</p>	<p>Sugere-se ajuste de redação no artigo 35 da nova minuta de forma que onde se lê "caso previsto no § 2º, alínea "d", leia-se "caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo, tendo em vista a existência do inciso "IV" e não da alínea "d".</p> <p>Para esse caso, a verticalização ficou permitida, de forma a possibilitar que um operador de terminal/central petroquímica importe ou exporte produtos.</p>

IV. CONCLUSÃO

42. A revisão da [Portaria ANP nº 251/2000](#) é uma ação meritória que busca incentivar a transparência e eficiência na utilização e acesso de terceiros a terminais aquaviários para movimentação de petróleo, seus derivados seus derivados e de biocombustíveis. São incentivos que contribuem para a concorrência nesses mercados, bem como para a redução de custos das atividades que demandam seus produtos.

43. Esta manifestação da SEAE com sugestões de ajustes de redação da [nova minuta de resolução](#), apresentada pela ANP no âmbito das [Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#), visa reduzir incertezas regulatórias e outros custos de transação, contribuindo com a segurança jurídica e os incentivos ao investimento na atividade, sem abdicar da finalidade original da minuta que é a de promover a concorrência na indústria de petróleo e combustíveis com a edição de novas regras para o acesso de terceiros aos terminais de movimentação desses produtos. Para tanto, recomenda-se basicamente, no caso de TUPs, eliminar as seguintes regras regulatórias presentes na [nova minuta de resolução](#): i) obrigação de constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais; ii) restrições à forma de contratação de terceiro interessado, como a exigência de oferta pública prévia e limite máximo de prazo de contrato no caso de terceiro interessado majoritário,; e iii) revisão da preferência do proprietário.

44. A manifestação da SEAE também visa favorecer a concorrência das etapas a jusante das cadeias produtivas de petróleo e combustíveis, diminuindo barreiras à entrada para acesso a infraestruturas compostas por ativos públicos, dada a natureza jurídica pública dos ativos, a racionalidade de possuírem essa natureza jurídica e sua importância para a concorrência nos mercados em apreço. Para tanto, recomenda-se essencialmente, para terminais que não são TUP (presentes em portos organizados), a não extensão para esses últimos da preferência do proprietário prevista na Lei do Petróleo.

45. Por fim, destaca-se que em 2021 o governo brasileiro requisitou um estudo independente da OCDE com o objetivo de analisar eventuais restrições à concorrência nos setores de **portos** e aviação civil. Por meio de tal requisição, foi firmada parceria entre a OCDE e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)^[8]. Há a expectativa de que os estudos relacionados à concorrência no setor de **portos** englobem discussões sobre a diferenciação de terminais de uso privativos (TUPs) e terminais dentro do porto organizado e sobre as competências da ANTAQ e da ANP no que se refere a garantia de livre acesso, desde que haja capacidade ociosa, a terminais aquaviários.

46. Esta manifestação decorre e se delimita às atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme a Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e o Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento desta Secretaria na presente data e considerando a redação da [nova minuta de resolução](#) proposta pela ANP.

V. RECOMENDAÇÃO

47. Com base no exposto, propõe-se a exclusão dos artigos 10, 11 e 13, bem como do § 2º do artigo 12 e do § 1º do artigo 17 da [nova minuta de resolução](#).

48. Sugere-se ainda a inserção do artigo 17-A, de forma a garantir acesso a um novo interessado que porventura surja durante a vigência de contrato com um terceiro interessado majoritário e haja capacidade ociosa em um dado terminal, com a seguinte redação:

Art. 17-A Após a celebração do contrato com um terceiro interessado majoritário, em caso de interesse de terceiros para utilização do terminal e de capacidade de movimentação ociosa do terminal, o operador deve garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa.

Parágrafo único. Havendo a capacidade ociosa e recusa do operador em garantir o acesso ao novo interessado no limite da capacidade ociosa, a ANP deve ser acionada e se manifestará às partes, caso não haja acordo.

49. Recomenda-se também os ajustes na redação dispostos abaixo dos seguinte artigos:

Onde se lê:

Art. 2º

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

Leia-se:

Art. 2º

XI - data limite: data limite no mês corrente para apresentação, pelo interessado, de solicitação de serviço ao operador do terminal a ser considerada na programação prévia do mês subsequente;

Onde se lê:

Art. 4º

§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitações de acesso formuladas até a data limite, podendo:
I - confirmá-la, propondo ajustes; ou

Leia-se:

Art. 4º

§ 5º O operador tem, no máximo, três dias úteis após a data limite para responder às solicitações de acesso formuladas até a data limite, podendo:
I - confirmá-la, respeitando a ordem de apresentação das solicitações de acesso e podendo propor ajustes; ou

Onde se lê:

Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.

§ 1º O operador deve confirmar, por meio de contrato com o carregador proprietário, o volume sobre o qual deseja exercer o direito de preferência do proprietário, respeitados os limites estabelecidos neste capítulo.

§ 2º Caso ocorra alteração do carregador proprietário, o novo carregador proprietário sucederá nas mesmas condições de preferência do proprietário anterior.

§ 3º Apenas a pessoa jurídica que for titular da instalação portuária e proprietária dos produtos regulados movimentados fará jus ao direito de preferência do proprietário, sem possibilidade de transferência desse direito.

§ 4º O carregador proprietário pode abdicar, parcial ou integralmente, do seu direito de preferência do proprietário, de forma a gerar capacidade de movimentação disponível.

Leia-se:

Art. 8º Fica assegurado ao carregador proprietário de TUPs, por meio da utilização da preferência do proprietário, a contratação do terminal para a movimentação de seus próprios produtos.

Inserir § 5º

§ 5º Não cabe preferência do proprietário para terminais que não sejam TUPs.

Onde se lê:

Art. 12. A ANP analisará os pleitos previstos nos artigos 9º, 10 e 11 e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal, com o respectivo prazo de vigência.

§ 1º A ANP estabelecerá a preferência do proprietário, no prazo máximo de sessenta dias a contar do recebimento da proposta.

§ 2º Caso o operador não apresente a proposta de preferência do proprietário no prazo estabelecido, a ANP, de ofício, estabelecerá preferência do proprietário igual a zero.

Leia-se:

Art. 12. A ANP analisará o pleito previsto no artigo 9º e publicará, em seu sítio eletrônico na Internet, a preferência do proprietário para cada carregador proprietário, em cada terminal de uso privado, com o respectivo prazo de vigência.

Excluir o § 2º

Onde se lê:

Art. 17 Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.

§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal deverá ter prazo máximo de dez anos.

Leia-se:

Art. 17 Antes de firmar contrato com um terceiro interessado majoritário, com um único carregador, o operador de terminal que não seja TUP deve comunicar o fato à ANP e realizar oferta pública de capacidade em busca de outros interessados em contratá-lo, em condições semelhantes.

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

§ 6º O contrato, com um único carregador, que implique utilização superior a 50% da capacidade máxima de movimentação do terminal que não seja TUP deverá ter prazo máximo de dez anos.

Onde se lê:

Art. 22. Os operadores prestarão os serviços de acordo com a autorização de operação emitida pela ANP e com as CGST e, ainda, conforme o caso, nos termos dos arrendamentos, ou dos instrumentos legais celebrados com representantes do poder concedente, respeitando as seguintes obrigações específicas:

I - manter um centro de custo para cada terminal na elaboração de seus demonstrativos contábeis;

II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses; e

III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:

a) capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;

b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;

c) CGST; e

d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos cento e vinte meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas.

§ 1º Caso a ANP, mediante solicitação ou de ofício, observe que a movimentação mensal é sistematicamente superior à capacidade operacional de movimentação do terminal ou à capacidade máxima de movimentação do terminal divulgadas pelo operador, ou que há erro na determinação, poderá determinar que o operador revise estes cálculos.

§ 2º Nos terminais em que os operadores dos sistemas de armazenagem e dos sistemas de atracação de embarcações sejam distintos, as obrigações previstas no inciso III se aplicam a todos os operadores e as informações disponíveis nas respectivas CGST deverão ser complementadas com os vínculos operacionais entre os mesmos.

§ 3º As informações do inciso III, alínea "d", devem ser atualizadas mensalmente até o dia 15 do mês subsequente ao da ocorrência da movimentação.

§ 4º As versões dos documentos publicados e as informações solicitadas nos incisos II e III deverão permanecer disponíveis pelo período de cento e vinte meses.

§ 5º As informações dispostas no inciso III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em seu sítio eletrônico na Internet, com registro da data de publicação.

Leia-se:

Art. 22...

II - manter cópias das solicitações de acesso, suas respectivas confirmações ou negativas por cento e vinte meses e divulgá-las em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet; e

III - manter permanentemente atualizadas, em seu sítio eletrônico na Internet, as seguintes informações referentes a cada um de seus terminais:

a) capacidade máxima de movimentação do terminal e seu memorial de cálculo;

b) remuneração de referência para serviços padronizados, explicitando os critérios para aplicação de descontos;

c) CGST; e

d) histórico dos volumes mensais movimentados no terminal nos últimos cento e vinte meses, por produto e por modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, em arquivo compatível com programas editores de planilhas; e

e) capacidade de movimentação ociosa.

§ 5º As informações dispostas nos incisos II e III devem ser mantidas permanentemente atualizadas em área destacada e com acesso irrestrito em sua página na Internet, com registro da data de publicação

Onde se lê:

Art. 35. O operador deve prestar os serviços, nos termos da autorização de operação concedida pela ANP, e respeitando as seguintes obrigações:

I - não comprar produtos, exceto:

a) para uso próprio na operação do terminal;

b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; ou

c) para reposição a carregadores por perdas ou contaminações, conforme previsto no CGST;

II - não vender produtos, exceto: a) para o caso previsto no art. 30; ou b) para o caso previsto no § 2º, alínea "d"; e

III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, alínea "d".

§ 1º O operador deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.

§ 2º Além da atividade principal mencionada no § 1º, o operador pode explorar as atividades de:

I - construção de terminais;

II - transporte dutoviário;

III - prestação de serviços de formulação de combustíveis; e

IV - operação de central petroquímica.

Leia-se:

Art. 35 ...

I - ...

b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; ou

...

II - ...

b) para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo; e

III - não importar ou exportar produtos, exceto para o caso previsto no § 2º, inciso "IV" deste artigo.

§ 1º O operador de terminal que não seja TUP deve possuir constituição societária cujo objeto principal seja a operação logística de terminais.

...

50. Recomenda-se por fim que a ANP esclareça a motivação para que o prazo máximo citado no parágrafo 6º do artigo 17 seja de dez anos e se este prazo pode ser diminuído.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

JOSELINO GOULART JUNIOR

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

Documento assinado eletronicamente

PATRICIA DA SILVA PEREIRA

Coordenadora

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURÍCIO MARINS MACHADO

Coordenador Geral de Desregulamentação e Competitividades

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo. Encaminha-se à ANP no âmbito das [Consulta e Audiência Públicas nº 27/2021](#).

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] [Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011](#)

Art. 19. Compete à Secretaria de Acompanhamento Econômico promover a concorrência em órgãos de governo e perante a sociedade cabendo-lhe, especialmente, o seguinte:

I - opinar, nos aspectos referentes à promoção da concorrência, sobre propostas de alterações de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, de consumidores ou usuários dos serviços prestados submetidos a consulta pública pelas agências reguladoras e, quando entender pertinente, sobre os pedidos de revisão de tarifas e as minutas;

II - opinar, quando considerar pertinente, sobre minutas de atos normativos elaborados por qualquer entidade pública ou privada submetidos à consulta pública, nos aspectos referentes à promoção da concorrência;

III - opinar, quando considerar pertinente, sobre proposições legislativas em tramitação no Congresso Nacional, nos aspectos referentes à promoção da concorrência;

...

[2] [Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019](#)

Art. 120. À Subsecretaria de Advocacia da Concorrência compete: (Redação dada pelo Decreto nº 10.072, de 2019)

I - propor, coordenar e executar as ações do Ministério relativas à gestão das políticas de promoção da concorrência no contexto da Lei nº 12.529, de 2011, e, especialmente:

a) opinar, quando identificar caráter anticompetitivo, sobre propostas de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados submetidos à consulta pública pelas agências reguladoras e, quando entender pertinente, sobre os pedidos de revisão de tarifas;

b) opinar, quando considerar pertinente, nos aspectos referentes à promoção da concorrência, sobre minutas de atos normativos, elaborados por qualquer entidade pública ou privada submetidos à consulta pública e sobre proposições legislativas em tramitação no Congresso Nacional;

c) representar ao órgão competente quando identificar ato normativo que tenha caráter anticompetitivo;

...

g) promover a concorrência em outros órgãos de governo e perante a sociedade, de modo a fomentar o empreendedorismo e a inovação;

...

III - avaliar e manifestar-se, de ofício ou quando solicitada, sobre atos normativos e instrumentos legais que afetem a eficiência na prestação de serviços, produção e distribuição de bens;

...

V - promover a articulação com órgãos públicos, setor privado e entidades não governamentais envolvidos nas atribuições da Subsecretaria;

[3] O prazo inicial para envio de contribuições expirava em 27/01/22, tendo sido prorrogado na 1078ª Reunião de Diretoria da ANP realizada nesta data por mais 15 dias.

[4] Item 6 da ata disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/composicao/diretoria-colegiada/reunioes-da-diretoria-colegiada/pautas-atas-e-calendario-de-reunioes-da-diretoria-colegiada/2019/ata-ndc-1006-2019.pdf>. Acesso em 21/01/2022.

[5] Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0.**

Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 14 de janeiro de 2022.

[6] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios.

Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020.

Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>. Acesso em 14/01/2022.

[7] Ver itens 35 a 38 da NOTA TÉCNICA Nº 1/2021/SIM-CAL/SIM/ANP-RJ, disponível em <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audiencia-publica/2021/cp-sim-2021/nota-tecnica-1-2021.pdf>. Acesso em 25/01/2022.

[8] Conforme informações disponíveis em <https://www.gov.br/cade/pt-br/assuntos/noticias/cade-e-ocde-lancam-projeto-de-avaliacao-concorrencial-nos-setores-de-portos-e-aviacao-civil#:~:text=INSTITUCIONAL,Cade%20e%20OCDE%20lan%C3%A7am%20projeto%20de%20avalia%C3%A7%C3%A3o%20concorrencial,de%20portos%20e%20avia%C3%A7%C3%A3o%20civil&text=D>

e <https://www.oecd.org/daf/competition/avaliacoes-de-impacto-concorrencial-da-ocde-brasil.htm>. Acessos em 25/01/2022.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 11/02/2022, às 18:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 11/02/2022, às 18:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 11/02/2022, às 18:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Joselino Goulart Junior, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 11/02/2022, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Patrícia da Silva Pereira, Coordenador(a)**, em 11/02/2022, às 18:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **21456965** e o código CRC **741B6EE2**.