

# ANÁLISE E TRATAMENTO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA CONSULTA PÚBLICA MME Nº 29/2017

Observação: comentários apresentados em formato diferente do formulário definido no portal de Consulta Pública do MME não constam desta prestação de contas.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
SINDICOM	Proposta 4	<p>Permitir a importação de gasolina, óleo diesel diretamente por distribuidores de combustíveis, desde que sejam estabelecidas entidades jurídicas específicas para tal fim, que formalmente desempenhem o papel de importadoras e que estas estejam sujeitas à regulação específica.</p>	<p>Seguem abaixo as sugestões sobre o processo de importação e exportação de combustíveis pelas distribuidoras, em conformidade com a alteração proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criar requisitos de outorga, específicos, para o agente Importador de Combustíveis Líquidos, a exemplo do que já ocorre com outros agentes, tais como Distribuidor, Revendedor, TRR, Produtor, etc., como por exemplo:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da Habilitação para o Exercício da Atividade de Importação de Combustíveis Líquidos da Pessoa Jurídica                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estatuto social ou Contrato</li> <li>○ CNAE</li> <li>○ CNPJ</li> <li>○ SICAF</li> <li>○ Capital Social</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- Criar uma Resolução específica para Metanol e Correntes, inclusive com os requisitos sugeridos para o Importador de Combustíveis Líquidos</li> <li>- Dar publicidade, mensalmente, às informações dos volumes importados assim como dos adquirentes e locais de importação, assim como os casos de cancelamentos de autorizações e de não utilização das autorizações (anuências da ANP) já concedidas pela Agência.</li> <li>- Atualizar os casos de cancelamento da autorização de acordo com os critérios das atuais das Resoluções da ANP para esse item.</li> <li>- Nos casos de produtos que deverão sofrer Marcação, na Anuência da ANP deverá constar o volume do produto e a quantidade (em ppm) do Marcador a ser introduzido pela importadora/firma inspetora</li> <li>- Nos casos em que o importador não tenha efetuado todo volume de produto autorizado pela ANP ou que não tenha cancelado este excedente, a empresa fica impedida de solicitar anuência para importação de novos volumes.</li> </ul> <p><b>Importação de Solventes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incluir na definição de solvente que quando ocorrer a predominância da cadeia de carbono no range de C5 a C12,</li> </ul>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto pertinente à regulamentação da ANP, que deverá analisar o assunto.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>considerar como Gasolina e de C13 a C26, considerar como Óleo Diesel</p> <p>Incluir no requerimento a ser encaminhado à ANP as seguintes informações:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Local de internação</li> <li>• Local de descarga (porto/terminal)</li> <li>• Destinatários do produto</li> <li>• Finalidade de uso do produto</li> </ul> <p>- Alterar o Art. 9º da Portaria ANP 311/2001 para:</p> <p>Art. 9º. Ficam dispensadas da autorização de que trata o artigo 1º da presente Portaria, as empresas cujo volume mensal de importação seja inferior a 35m3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>a) as empresas importadoras que utilizarem o solvente importado para consumo próprio, na produção de bens ou prestação de serviços, e que não comercializem solventes ou combustíveis; ou</del></li> <li>• <del>b)</del></li> </ul> <p>- Introduzir Destaques de NCM na finalidade da Importação de Solventes e de Metanol</p> <p>- O consumidor final fica sujeito à auditoria por parte da ANP, ou por empresa por esta contratada, com objetivo de verificar seu histórico de consumo e a destinação do solvente importado.</p> <p><b>Importação de Óleo Diesel e Biodiesel</b></p> <p>Art. 1º. Fica sujeito à prévia e expressa autorização da ANP o exercício da atividade de importação de óleo diesel e biodiesel a ser concedida somente aos produtores, importadores ou consumidores finais, consoante definições abaixo elencadas:</p> <p>I - Produtor: refinarias, centrais de matérias primas petroquímicas ou produtores de biodiesel definidos e autorizados pela ANP a produzir óleo diesel ou biodiesel;</p> <p><b>II – Distribuidor</b></p> <p>III - Importador: empresa cujo objeto social contemple a atividade de importação e não exerça, cumulativamente, outras atividades reguladas pela ANP, exceto a de exportação;</p> <p>IV- Consumidor final: empresa que utiliza óleo diesel, biodiesel ou mistura óleo diesel/biodiesel especificada ou autorizada pela ANP para consumo próprio, na produção de bens ou prestação de serviços e que não os comercialize.</p> <p>Deverá ser dada publicidade, mensalmente, às informações dos volumes importados de diesel x volumes importados de biodiesel.</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p><b>Importação de Gasolinas</b></p> <p>Art. 1º. Fica sujeito à prévia e expressa autorização da ANP o exercício da atividade de importação de gasolinas automotivas a ser concedida somente aos produtores ou importadores, consoante definições abaixo elencadas:</p> <p>I - Produtor: refinarias, centrais de matérias-primas petroquímicas ou formuladores conforme definidos e autorizadas pela ANP a produzir gasolinas;</p> <p><b>II – Distribuidor</b></p> <p>III - Importador: empresa cujo objeto social contemple a atividade de importação e não exerça, cumulativamente, outras atividades reguladas pela ANP, exceto a de exportação.</p>		
SINDICOM	Proposta 6	<p>Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário.</p>	<p>Propostas sugeridas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolver agenda Corporativa junto ao Poder Público &amp; Entidades Federativas.</li> <li>• Padronizar das políticas de meio ambiente do Poder Público - Federal, Estadual e Municipal</li> <li>• Analisar a implementação do Licenciamento Ambiental Único.</li> <li>• Padronizar Procedimentos de Gerenciamento de Áreas Contaminadas, Emissões Atmosféricas e Resíduos.</li> </ul> <p>Criar grupo de trabalho multifuncional para direcionar esforços de licenciamento para grupo de ativos críticos selecionados</p>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.</p>
SINDICOM	Proposta 7	<p>Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, incluindo a participação da ANP na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação.</p> <p>Adicionalmente, deve-se realizar adequação de editais de licitação de forma a refletir as especificidades dos combustíveis líquidos.</p> <p>Além disso, propõe-se que os processos licitatórios para terminais de combustíveis definam o vencedor dos processos como o agente que, atendidas às demais exigências do edital, venha a pagar o maior valor pelo direito de utilização da área (ao invés de se definir o vencedor pela sua eficiência de movimentação de carga).</p>	<p>Ressalta-se que análises técnicas já desenvolvidas devem ser utilizadas como base para os estudos</p>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
SINDICOM	Proposta 8	<p>Estabelecer nos processos licitatórios das áreas portuárias a possibilidade da instalação de terminais com capacidade para movimentação de produtos para os diversos agentes regulados, com atenção especial para os portos das Regiões Norte e Nordeste.</p> <p>Vide estudo da Leggio/Planave de conhecimento do MME; encontra-se em fase de conclusão, um estudo complementar em que se constata a existência de outras áreas disponíveis em Miramar, que poderão ser licitadas pela CDP e utilizadas por distribuidoras para instalação de novas tancagens e equipamentos de carga/descarga de combustíveis</p>	Ressalta-se que análises técnicas já desenvolvidas devem ser utilizadas como base para os estudos	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.
SINDICOM	Proposta 12	<p>Criar a obrigação de mecanismos regulatórios e/ou contratuais para garantir os níveis de serviço adequados nos terminais aquaviários, para todos os interessados</p>	Ressalta-se que análises técnicas já desenvolvidas devem ser utilizadas como base para os estudos	Somente comentário	-
SINDICOM	Proposta 13	<p>Concluir as licitações iniciadas e realizar novas licitações de áreas de armazenamento de combustíveis nos portos a fim de estimular novos investimentos em terminais.</p>	Ressalta-se que análises técnicas já desenvolvidas devem ser utilizadas como base para os estudos	Somente comentário	-
SINDICOM	Proposta 14	<p>Propor termos e condições gerais que devam constar nos contratos entre as autoridades portuárias e as entidades privadas, que contemplem as regras para renovação contratual e permitam o retorno do investimento ou seu ressarcimento.</p> <p>O SINDICOM ressalta necessidade de se considerar a possibilidade de renovação dos contratos de exploração dos portos públicos pela iniciativa privada, que sejam anteriores à assinatura dos contratos de transição (renovados em caráter excepcional, por períodos de 180 dias). Tais instrumentos transitórios trazem insegurança jurídica e impedem a realização de investimentos em novos projetos de ampliação, modernização e segurança básica das instalações.</p>	Ressalta-se que análises técnicas já desenvolvidas devem ser utilizadas como base para os estudos	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.
SINDICOM	Proposta 9	<p>Possibilitar o acesso efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores.</p> <p>Deve-se manter papeis e responsabilidades claros ao longo da cadeia de valor, além disso, deve haver controle efetivo sobre a atuação em cada um dos elos do downstream. Agentes</p>	<p>Agentes autorizados pela ANP, incluindo grandes consumidores, podem ter acesso efetivo aos portos públicos, para que se promova competição e se traga benefícios à sociedade. Como explicitado à esquerda, deve-se manter papeis e responsabilidades ao longo da cadeia, quais sejam:</p> <p>- Refino: Processa o óleo cru e entrega produtos derivados puros</p>	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>que, por exemplo, desempenhem atividades de importação devem estar sujeitos às regras e deveres para atuação como tal. No caso específico de importação para consumo próprio, ressalta-se que os agentes devem estar sujeitos às mesmas regras a que estão sujeitos os importadores tradicionais</p>	<p>- <b>Produtor de Biocombustível:</b> Processa a matéria orgânica e entrega biocombustíveis</p> <p>- <b>Importador:</b> Oferece fontes alternativas de suprimento</p> <p>- <b>Logística:</b> Conecta fontes de suprimento às distribuidoras através de ativos essenciais (midstream)</p> <p>- <b>Distribuição:</b> Viabiliza o abastecimento aos consumidores através de sua capilaridade e de fontes alternativas de suprimento, além de assegurar a qualidade dos produtos distribuídos e das misturas realizadas. Também responde pela segurança na distribuição (ex.: HSME).</p> <p>- <b>Revenda:</b> Realiza a entrega ao consumidor final, com qualidade e segurança</p> <p>- <b>TRR / Grandes clientes:</b> Realiza o consumo de derivados em volumes relevantes</p>		
SINDICOM	Proposta 10	<p><del>Avaliar a necessidade de vedação à participação cruzada na construção e operação de instalações de movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, tendo em vista a possibilidade de desinvestimentos pela Petrobras.</del></p> <p>A participação cruzada na construção e operação de instalação de movimentação de petróleo <u>não deve ser vedada</u>, desde que determinados condicionantes, que asseguram dinâmica competitiva saudável, estejam presentes.</p> <p>A proposta de participação cruzada (verticalização) aborda apenas os elos de Suprimento (Refino + Importação), Logística e Distribuição. Revenda não está sendo considerada na proposta.</p>	<p>Os condicionantes para se permitir a participação cruzada são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Clareza de papeis e funções</li> <li>- Separação legal das entidades com atuação em elos distintos – <i>Legal Unbundling</i></li> <li>- Regras de acesso em ativos essenciais</li> <li>- Relação arm's length entre agentes (i.e.: igualdade de condições para agentes com características similares)</li> </ul> <p>Os seguintes benefícios são esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Captura de sinergia através da integração de atividades</li> <li>- Atração de investidores interessados em diversos elos da cadeia</li> <li>- Maximização de valor de ativos cuja operação é altamente dependente de outros (e.g.: Refino + Logística)</li> </ul>	NÃO ACATADA	<p>A proposta foi fruto de trabalho conjunto com diversas entidades e agentes. Portanto, entende-se como pertinente mantê-la para melhor avaliação na próxima etapa da Iniciativa Combustível Brasil</p>
SINDICOM	Proposta 11	<p>Criar mecanismos regulatórios mais eficientes para controlar o acesso de terceiros à infraestrutura, <b>em ativos essenciais</b>, observada a arbitragem de conflitos prevista pela Resolução Antaq nº 3.707/2014 e pela Portaria ANP Nº 251/2000, bem como para aperfeiçoar a divulgação das informações de capacidade dos terminais.</p> <p>Pontos adicionais a serem considerados incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar regras que estimulem e incentivem o investimento em expansão de ativos já existentes e em novas operações;</li> </ul>	<p>Dado o caráter de monopólio natural de alguns ativos de infraestrutura (por exemplo: dutos longos e terminais portuários), devem ser estabelecidos mecanismos regulatórios eficientes para acesso à infraestrutura.</p> <p>Os temas críticos a serem avaliados incluem:</p> <p><b>1- Aprimoramento e implementação das regras de acesso. Propostas específicas incluem:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Definição das regras de acesso em ativos essenciais (dutos longos e terminais portuários), com os seguintes benefícios: <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Aumento da competição – restringindo assimetrias</li> <li>ii. Maior utilização dos ativos investidos</li> </ol> </li> </ol>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecer critério que evite que haja favorecimento de prestação de serviço para empresas relacionadas, que haja tratamento aos clientes de acordo com as características de cada um;</li> <li>• Garantir que existam regras para empreendimentos já em funcionamento, com ou sem espaço ocioso, com ou sem área de expansão;</li> <li>• Criar formas de equilibrar a distribuição de investimentos em todas as áreas geográficas;</li> <li>• Revisar regra de preferência do proprietário para dutos com o objetivo de maximizar e otimizar sua utilização;</li> <li>• Revisar e publicar em canais de comunicação de alcance geral os parâmetros e metodologia utilizados para o cálculo de preferência do proprietário, bem como os ativos disponíveis</li> </ul> <p>Analisar falta de direito sobre as áreas (contratos são transitórios) de operação, o que também inibe investimentos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>iii. Clareza na distinção de ativos essenciais (terminais portuários) vs. atividade econômica (bases de distribuição)</li> <li>b. Utilização de parâmetros de eficiência para a definição de capacidade dos ativos essenciais, com os seguintes benefícios: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Maximização da utilização dos ativos essenciais existentes, evitando situações de “reserva de mercado”</li> </ul> </li> <li>c. Estabelecimento de regras para expansão de capacidade dos ativos essenciais, com os seguintes benefícios: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Aumento da capacidade de infraestrutura logística – facilitação de novos investimentos</li> </ul> </li> <li>d. Transparência dos preços praticados pelo uso dos ativos essenciais – segregação dos custos de uso dos ativos essenciais em operações verticalizadas, com os seguintes benefícios: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Facilita a busca de soluções logísticas mais eficientes – potencial benefício para os consumidores</li> <li>ii. Eliminação de assimetrias competitivas por conta do uso de ativos essenciais</li> </ul> </li> <li>e. Extensão do conceito de preferência do proprietário para os acionistas do empreendimento, com os seguintes benefícios: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Viabiliza a atração de novos investidores (possibilitando investimentos em “pool”)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>2- Definição de ativos essenciais, ou seja, aqueles sujeitos às regras de acesso. Em etapa posterior de detalhamento será feita caracterização técnica dos ativos potencialmente sujeitos às regras de acesso. Preliminarmente identificamos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sujeitos ao livre acesso <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Dutos longos de transporte</li> <li>ii. Terminais portuários</li> </ul> </li> <li>b. Não estão sujeitos ao livre acesso <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Dutos longos de transferência entre refinarias</li> <li>ii. Dutos curtos, a menos que seja inviável replicação da infraestrutura</li> </ul> </li> </ul>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>iii. Bases de Distribuidoras (localizadas dentro ou fora dos portos)</p> <p>iv. Ativos localizados dentro de aeroportos não estão sujeitos às regras de acesso</p> <p><b>3- A implementação de tais regras mostra-se especialmente relevante em áreas portuárias, pois:</b></p> <p>a. Preserva bases de distribuidoras localizadas no Porto Organizado como ativos críticos para a logística de combustíveis, sem acesso por terceiros, desde que tais bases atendam à condições específicas</p> <p>b. Autoriza distribuidoras localizadas no porto a realizar movimentações de embarque e desembarque direto de cargas ao constituírem terminais portuários com esse propósito</p> <p>c. Permite que operadores logísticos independentes exerçam atividade de movimentação portuária. Não há previsão de obrigatoriedade de presença de operador logístico independente</p> <p>d. Viabiliza acesso ao terminal portuário por terceiros que não possuam bases instaladas no porto, dando conforto ao agente regulador já que não se cria ambiente que limita a competição</p> <p><b>4- Especificamente em áreas portuárias, os ativos podem ser classificados entre Bases de Distribuidoras ou Terminais Portuários, com as seguintes características:</b></p> <p><b>a. Base de Distribuidora - <i>Não está sujeita às regras de acesso</i></b></p> <p>i. <i>Função:</i> Armazenamento, mistura, expedição e comercialização de cargas</p> <p>ii. <i>Característica principal:</i> Não realiza, de forma independente, embarque nem desembarque marítimo de cargas. Operada por distribuidora licenciada na ANP</p> <p>iii. <i>Principais Ativos:</i> Tancagem para uso exclusivo das distribuidoras</p> <p><b>b. Terminal Portuário - <i>Está sujeito às regras de acesso e a acompanhamento de eficiência mínima para determinação de capacidade</i></b></p> <p>i. <i>Função:</i> Embarque/desembarque e armazenamento de cargas</p> <p>ii. <i>Característica principal:</i> Tem capacidade para realizar, de forma independente, embarque e desembarque marítimo de cargas, incluindo</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>cabotagem e longo curso. Pode ser operado por Distribuidora ou Op.Logístico</p> <p>iii. <i>Principais Ativos:</i> Tancagem, Duto (Conecta base ao berço), Berço (Quando incluso na concessão)</p>		
SINDICOM	Proposta 16	<p>Analisar e propor mecanismos que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional, com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL).</p> <p>De forma a garantir a segurança do abastecimento, o reposicionamento da Petrobras deve fornecer tempo hábil para que distribuidoras tenham à sua disposição infraestrutura alternativa de transporte.</p> <p>No curto prazo, sugere-se que haja disponibilização da capacidade histórica de movimentação nos pontos em que haverá redução dos volumes entregues (PFL). Isto é, em caso de redução de nível de serviço pela Petrobras, Transpetro deve disponibilizar capacidades atualmente utilizadas para movimentação de derivados. Tal disponibilização deve se manter enquanto ainda não tiver sido criada infraestrutura alternativa para abastecimento. Prazo a ser definido durante detalhamento.</p> <p>Paralelamente, recomenda-se que haja definição das licitações para arrendamento das áreas localizadas em portos, de forma a ser possível complementar a infraestrutura disponível para o transporte de combustíveis</p>	<p>Adicionalmente, pontos críticos a serem avaliados incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•O modelo de distribuição vigente foi formulado ao longo de décadas e a infraestrutura de abastecimento existente foi construída com base nesta realidade. A mudança de posicionamento da Petrobras deverá levar em consideração o tempo necessário para sua adequação, visando minimizar os riscos de abastecimento do mercado.</li> <li>•Com a criação do conceito do Polo de Fornecimento Limitado (PFL), a Petrobras atenderá parcialmente a demanda desse polo. Para manter o abastecimento regular do polo, a solução definitiva é a construção/ampliação da infraestrutura existente. É importante observar que a regularidade de abastecimento desses polos somente tem sido possível pela centralização das operações de Cabotagem pela Petrobras.</li> <li>•Apesar de todos os esforços dispendidos pelas Distribuidoras ao longo dos últimos anos, por motivos diversos, os investimentos necessários para as adequações da infraestrutura existente não foram autorizados pelos Órgãos Governamentais envolvidos por duas razões principais: falta de definição da realização das licitações para arrendamento das áreas localizadas no porto; em alguns locais, como por exemplo Fortaleza, em virtude da falta de definição do Governo do Estado sobre os destinos de Mucuripe e Pecém.</li> <li>•Outro ponto presente nas discussões contratuais é a frequente redução nos tempos de ressuprimento tanto nos polos terrestres quanto nos polos de cabotagem, que também exige das Distribuidoras, ampliação da infraestrutura em cada local, a demandar tempo de planejamento, programação e implantação das alterações necessárias.</li> </ul>	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
SINDICOM	Proposta 17	<p><del>Reavaliar a legislação que trata do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis (Sinec) para adequá-la às condições atuais de abastecimento do mercado brasileiro de combustíveis.</del></p> <p>Com o reposicionamento da Petrobras, a diversificação de riscos entre agentes (e ambiente competitivo) permite privilegiar soluções de mercado para o abastecimento, por isso, sugere-se que <u>não haja revisão das exigências</u> de estoque obrigatório (distribuidoras definem seus níveis de estoque), além disso ANP mantém fiscalização para minimizar falhas no abastecimento.</p>	<p>A nova dinâmica competitiva resultante do reposicionamento da Petrobras potencialmente traz menores riscos à garantir de abastecimento, pois haverá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivo natural dos agentes em garantir abastecimento: falhas no fornecimento tem impacto direto em <i>market share</i></li> <li>• Garantia de abastecimento e eficiência no suprimento / logística como diferenciais competitivos</li> <li>• Diversificação do risco ao abastecimento pois empresas distintas tem cadeias de suprimento e logística distinta</li> <li>• Estímulo à alocação eficiente de recursos em investimentos críticos</li> </ul>	NÃO ACATADA	Entende-se como necessário reavaliar a legislação do Sinec no que trata das reservas estratégicas, mantendo as obrigações de estoques operacionais.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>- Haveria impacto negativo das exigências de estoque mínimo em termos de aumento de capital de giro para manutenção dos combustíveis e requerimentos de investimentos em tancagem, alocando ineficientemente recursos com potencial para serem destinados à infraestrutura logística crítica.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de modelos de negócio distintos sem promover assimetrias competitivas</li> <li>• Papel da ANP centrado em acompanhar e em fiscalizar o abastecimento, estimulando soluções mais eficientes</li> </ul>		
SINDICOM	Proposta 18	<p>Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições governamentais.</p> <p>Adicionalmente, são sugeridas as seguintes ações para combate ao comércio irregular de combustíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisão de Processos / Regulamentação (ANP / Receita Federal / Fazenda Estaduais) – foco na integração das autarquias e maior rigor na fiscalização. Aspectos regulatórios defasados e customizados para um cenário anterior ao reposicionamento PB.</li> <li>• Criar instrumentos de verificação do Capital Social x Montante da Operação (Importadora)</li> <li>• Estabelecimento de convênios federais, estaduais entre os diversos agentes.</li> <li>• Padronização de procedimentos alfandegários: caso Maceió / Itaqui com internação a bordo. Mecanismo de otimização logística sendo desviado. Compra de precatório para pagamento de ICMS.</li> <li>• Auditoria periódica em Despachantes pela Receita Federal</li> <li>• Incentivo à Pesquisa e Desenvolvimento de tecnologias visando combate a fraudes metrológicas em postos.</li> <li>• Controle da importação de metanol por parte da ANP, com a inclusão deste produto no rol de substâncias reguladas, e controle de balanço de massa na cadeia de abastecimento, evitando o desvio para outros fins.</li> <li>• Aprimoramento do iSIMP pela ANP para identificação das movimentações de</li> </ul>	<p>Atualmente, diversas práticas ilegais (de naturezas operacional ou fiscal) realizadas por agentes de mercado são nocivas ao ambiente de negócios, prejudicando a dinâmica competitiva do setor. As principais fraudes observadas são listadas a seguir:</p> <p>Operacionais</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraudes metrológicas de comercialização de combustível no varejo, como “bomba baixa”, ou introdução de componente eletrônico que permite aos donos de postos alterar o marcador digital das bombas, deixando registrado apenas a quantidade coberta pelas notas fiscais.</li> <li>• Fraudes de qualidade: comercialização de etanol pelo produtor, com adição de metanol em percentual superior a 0,5%, ou comercialização de gasolina C com % anidro acima da especificação</li> <li>• Roubos de cargas (caminhões) e dutos com desvio de produto para o comercio clandestino</li> </ul> <p>Fiscais</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraudes nas Importações: classificação de produtos, correntes, em item de menor imposto. Classificação de produtos acabados como correntes.</li> <li>• Exportação Fraudulenta: exportação falsa, sendo que produto é desviado para o abastecimento nacional. Caso Senador Canedo para Bolívia</li> <li>• Operação de distribuidoras “Barrigas de Aluguel” na comercialização do etanol, gerando prejuízo bilionário aos cofres públicos, envolvendo donos de postos, corretores de combustível, distribuidoras de fachada e donos de usinas. Estas distribuidoras têm sócios, capital social, sede e emitem nota fiscal. Mas é tudo enganação. Os donos são laranjas e a empresa discrimina, mas não recolhe o ICMS nas notas (nem o dela nem o dos postos). E até ela ser autuada, já se passaram um ou dois anos de funcionamento.</li> <li>• Fraude fiscal em vendas interestaduais : comercialização de combustível para UFs com menor ICMS, e todavia o produto físico é deixado ou levado para UFs com maior ICMS.</li> </ul>	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		distribuidoras incompatíveis com as capacidades de armazenamento homologadas pela agência, permitindo assim acionar ações de fiscalização com maior celeridade.			
SINDICOM	Proposta 19	<p>Aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de derivados e biocombustíveis.</p> <p>Mecanismos propostos para monitoramento incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Controle da importação de metanol por parte da ANP, com a inclusão deste produto no rol de substâncias reguladas, e controle de balanço de massa na cadeia de abastecimento, evitando o desvio para outros fins.</li> <li>Controle da importação de derivados, acompanhando o destinatário do produto;</li> <li>Identificação das movimentações de distribuidoras incompatíveis com as capacidades de armazenamento homologadas pela agência, permitindo assim acionar ações de fiscalização com maior celeridade.</li> </ul> <p>Controle das operações de venda de etanol hidratado, para identificar e punir as operações de distribuidoras "Barrigas de Aluguel"</p>	<p>A ANP já monitora a movimentação do mercado de combustíveis, abrangendo produtores, refinadores, distribuidores, TRRs, revendedores e outros agentes, através do SIMP (Sistema de Informações de Movimentação de Produtos), com um grau de detalhamento que chega a nível de nota fiscal de venda para um revendedor.</p> <p>Sugerimos que a ANP possa dar maior transparência às informações para o mercado e estabeleça convênios com as Secretarias de Fazenda para o cruzamento das informações com o objetivo de mapear as irregularidades existentes</p>	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
SINDICOM	Proposta 20	<p><del>Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades.</del></p> <p>O processo de flexibilização de misturas traz implicações relevantes de natureza jurídico, tributária e concorrencial.</p>	<p>A característica tributária adotada atualmente pelo Brasil para o setor de combustíveis buscou combater a sonegação, por meio da Substituição Tributária, especificamente no caso do ICMS. A Substituição Tributária pressupõe o recolhimento do tributo concentrado no início da cadeia considerando um percentual de mistura pré-determinado. A adoção de percentuais regionais elevará a complexidade na identificação do montante devido em relação ao ICMS do biocombustível que será adicionado no combustível fóssil (etanol anidro na gasolina ou B100 no diesel). No caso do Biodiesel, existem benefícios na logística resultantes da flexibilização da mistura por região, em função da grande concentração da produção nos Estados de RS, MT e GO. No entanto, a aplicação do sistema de "misturas autorizadas diferenciadas" traria, no cenário jurídico-tributário atual, as seguintes implicações:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toda a legislação atualmente em vigor no âmbito do ICMS, sobretudo a relacionada ao Convênio 54/2016 – que reflete o modelo constitucional de incidência do imposto – parte da premissa de que a mistura máxima contempla de 8% de biodiesel. Nesse contexto, embora este produto não seja derivado de petróleo, ele está abrangido, justamente sob este</li> </ul>	NÃO ACATADA	A proposta foi fruto de trabalho conjunto com diversas entidades e agentes. Portanto, entende-se como pertinente mantê-la para melhor avaliação na próxima etapa da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>percentual máximo, na base de cálculo do ICMS na substituição tributária efetuada pela refinaria no início da cadeia comercial. Com efeito, em caso de índices mais elevados que esse, far-se-á necessário o recolhimento complementar do ICMS, o que não está previsto atualmente na legislação tributária e, muito menos, nos sistemas informatizados por ela definidos (SCANC). Portanto, a possibilidade de sonegação fiscal seria elevada, tendo consequências, inclusive, no âmbito concorrencial;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se superior a 30%, o diesel não poderá mais ser considerado um combustível derivado de petróleo, resultando em necessárias alterações na legislação (inclusive constitucional) do ICMS, as quais preveem modelos de tributação excepcionais para produtos dessa natureza (destaque para a imunidade nas operações interestaduais com essas mercadorias, cabendo todo o ICMS ao Estado de consumo/destino).</li> <li>• A flexibilização regional de misturas também tem potencial para viabilizar práticas anti-concorrenciais, dadas as eventuais assimetrias competitivas resultantes do modelo</li> </ul> <p>Os casos de tipos de combustíveis diferentes como S500 e S10, que atualmente já são comercializados com distinção em algumas regiões, em função de aspectos ambientais e programa de renovação da frota de caminhões, não representam maiores preocupações.</p>		
SINDICOM	Proposta 21	Exclusão da proposta	<p>-Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de incentivos e de definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado<sup>1)</sup>, quando necessário, tendo como objetivo a promoção da concorrência<sup>2)</sup>, a mitigação das falhas<sup>3)</sup> e a prevenção do abuso de poder de mercado<sup>4)</sup>.</p> <p>Propostas desenvolvidas já abordam os temas mencionados, como exibido abaixo:</p> <p>1) Definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta 10 – Condicionantes à verticalização</li> <li>- Proposta 9 – Definição de papeis e responsabilidades</li> </ul> <p>2) Promoção da concorrência</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propostas 11 – Regras de Acesso</li> </ul> <p>3) Mitigação de falhas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta 17 - Segurança do Abastecimento - Estoques</li> </ul> <p>4) Prevenção do abuso de poder de mercado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta 11 – Regras de Acesso</li> </ul>	NÃO ACATADA	Entende-se que nem todos os mecanismos regulatórios foram contemplados pelas demais propostas, o que justifica a Proposta 21

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
SINDICOM	Proposta 22	Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas.  <b>Contida nas Propostas 18, 19 e 25</b>		NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 22 é voltada à atuação conjunta com os órgãos componentes do SBDC, portanto, distinta das demais
SINDICOM	Proposta 23	Aperfeiçoar a atuação regulatória visando ao controle de cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis.	Na proposta 16, foram citadas a criação dos polos de fornecimento limitado (PFL) e às alterações dos tempos de ressurgimento dos polos de abastecimento, como fatores presentes no contrato Petrobras que afetam a segurança do abastecimento. Existem outros pontos que mostram o desequilíbrio entre as partes no contrato:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• A <b>descrição dos procedimentos operacionais</b> é definida pela Petrobras sem a devida negociação entre as partes e, em muitos casos, sem a concordância das Distribuidoras;</li> <li>• Existência de um <b>grande volume de penalidades</b>, algumas relacionadas ao desejo de previsibilidade das operações pela Petrobras e a outras à restrições de tancagem das Distribuidoras, nos polos de cabotagem. No entanto não existe previsibilidade nas penalidades a serem pagas, a Petrobras pode comunicar mensalmente alterações para as Distribuidoras;</li> </ul> <p>As Distribuidoras fazem seus pedidos mensais com 2 meses de antecedência; no entanto, a <b>Petrobras oferece volumes adicionais com preços diferenciados dentro do próprio mês</b>, afetando todo o planejamento realizado pelas Distribuidoras</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
SINDICOM	Proposta 25	Avaliar ações para o estímulo à prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional, de forma a garantir a remuneração das atividades, permitir a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecer a criação de um mercado competitivo.	A precificação deverá ser livre, à exceção de situações em que não há níveis adequados de competição, tais como:  1) Na precificação de tarifas de ativos essenciais de transporte (p.ex.: dutos longos e terminais portuários), cujo detentor dos ativos poderia praticar preços anti-competitivos. <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <i>Aplicação</i>: Ativos de logística classificados como essenciais, tais como: dutos longos e terminais portuários</li> <li>b. <i>Dinâmica</i>: Prestadores de serviços de logística devem: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Divulgar (através de website específico) capacidades e condições comerciais (e.g.: prazos e volumes) que influenciem os preços</li> <li>ii. Separar os custos logísticos dos custos de combustíveis nas vendas em pontos avançados</li> <li>iii. Informar ao regulador as condições contratuais estabelecidas com clientes</li> </ul> </li> </ul> 2) Na precificação de derivados, enquanto o refino ainda exhibe elevado grau de concentração. ANP analisa e publica valores	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>de referência de produtos em paridade de importação nos gates da refinaria. Traz os seguintes benefícios:</p> <p>a. Evidencia eventuais práticas não mercadológicas de precificação</p> <p>Fornecer subsídios para a atuação de órgãos de defesa da concorrência, possivelmente mitigando alguns riscos que dificultavam novos investimentos</p>		
SINDICOM	Proposta 28	<p>Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS.</p>	<p>Manter concentração de tributos à montante na cadeia e implementar regime monofásico mostram-se cruciais para minimizar potenciais práticas anti-concorrenciais.</p> <p>Iniciativas a serem desenvolvidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Defender os regimes especiais de tributação e de fiscalização estabelecidos pelas SEFAZ(es)</li> <li>• Revisar a regulação e os procedimentos de importação</li> <li>• Defender e disseminar a legislação diferenciando o Devedor Contumaz do Devedor Eventual</li> <li>• Buscar harmonizar as alíquotas de ICMS entre os estados</li> <li>• Equiparar os tributos das correntes de derivados com os combustíveis equivalentes</li> <li>• Estabelecer forças tarefa permanentes para combater as fraudes</li> </ul> <p>Mobilização do poder público:</p> <p>Judiciário</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pacificar o entendimento sobre o Devedor Contumaz</li> <li>- Reconhecer a legalidade dos Regimes Especiais de Tributação</li> </ul> <p>Legislativo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovar leis específicas (Bomba Fraudada, Devedor Contumaz, etc.)</li> <li>- Aprovar PLC regulamentando o Art. 146-A da CF (Caracteriza Devedor Contumaz sob a ótica concorrencial)</li> <li>- Aprovar PLC regulamentando a EC 33 (ICMS uniforme e monofásico)</li> </ul> <p>Executivo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ANP e Receita Federal: revisar a regulamentação / procedimentos de importação</li> <li>- Ministério Público capitanear a implementação das forças tarefa nos estados</li> </ul>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
SINDICOM	Proposta 29	Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada combustível nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis.		Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
SINDICOM	Proposta 30	Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários, federal e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.  De forma complementar, propõe-se que haja manutenção e reforço da concentração de tributos à montante na cadeia e que se implemente regime monofásico de tributação.		NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
SINDICOM	Proposta 31	<del>Avaliar a criação de tributo sobre comercialização de óleos lubrificantes básicos de primeiro refino, com o objetivo de estimular a atividade de rerrefino.</del>  A proposta de criação de tributos não é a solução para estimular a atividade de rerrefino no país.	A proposta de criação de tributos representa um aumento da carga tributária já imposta ao setor produtivo e à sociedade de um modo geral, particularmente em se tratando de um pleito que objetiva beneficiar um setor que já desfruta de uma situação altamente favorecida face ao custeio do seu único insumo, o OLU (óleo lubrificante usado ou contaminado) cuja logística reversa é subsidiada pelos produtores e importadores de lubrificantes acabados (face à legislação ambiental em vigor) os quais recompram (compulsoriamente) a preços de mercado toda produção resultante; ao benefício fiscal da isenção de ICMS (convênio CONFAZ) na supracitada operação de logística reversa; Assim sendo, pelos fundamentos acima relatados nos opomos à proposta # 31.	NÃO ACATADA	A proposta foi fruto de trabalho conjunto com diversas entidades e agentes. Portanto, entende-se como pertinente mantê-la para melhor avaliação na próxima etapa da Iniciativa Combustível Brasil
Petrobras	Páginas 3 a 6, 9 e 10	A Petrobras, por meio de Plano de Negócios e Gestão para o período 2017-2021 (PNG 2017-21) apontou como estratégias para o segmento de refino, transporte e comercialização de derivados:  (1) a promoção de política de preços competitivos e a maximização de margens na cadeia de valor;  (2) o desenvolvimento de parcerias no <i>downstream</i> , compartilhando a atuação nos segmentos de refino e logística.  Embora o arcabouço legal e regulatório brasileiro vigente suporte de forma robusta um mercado aberto e competitivo, com múltiplos agentes, é pertinente buscar meios que garantam a estabilidade do ambiente de negócios, como		Somente comentário	-

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>premissa fundamental para a consolidação da nova configuração do setor de combustíveis no Brasil.</p> <p>Desta forma, o Combustível Brasil, iniciativa liderada pelo MME, EPE e ANP, cujo objetivo é “Propor ações e medidas para garantir o fornecimento de combustíveis do Brasil, com ênfase no estímulo à entrada de novos atores no setor e à livre concorrência, em um ambiente regulatório objetivo e claro, pautado na transparência”, avança na consolidação da nova configuração do setor de combustíveis no Brasil e as estratégias da Petrobras são aderentes a essa iniciativa.</p>			
Petrobras	Páginas 9 e 10	<p>A garantia de suprimento futuro do mercado brasileiro de combustíveis está fortemente vinculada à realização de investimentos em infraestrutura de refino e de logística, cuja atratividade é dependente da manutenção da livre concorrência e da estabilidade legal e regulatória.</p> <p>Desta forma, a consolidação da nova configuração do setor de combustíveis no Brasil, com a presença de múltiplos agentes que garantam o atendimento ao mercado, pressupõe um arcabouço legal e regulatório estável, objetivo, claro e aderente à realização de investimentos. Neste sentido, são apresentados nos tópicos a seguir considerações quanto às propostas apresentadas na consulta pública em pauta.</p>		Somente comentário	
Petrobras	Páginas 34 a 38	<p>Entendendo que a garantia de suprimento futuro do mercado brasileiro de combustíveis está fortemente vinculada à realização de investimentos em infraestrutura de refino e de logística, a Petrobras propõe que a iniciativa Combustível Brasil tenha como prioridade o estudo e a proposição de ações para eixos temáticos determinantes à consolidação de uma configuração do setor de combustíveis no país que contemple a atuação de múltiplos agentes. <b>São propostos cinco eixos temáticos, conforme descritos a seguir:</b></p> <p>(1) <b>Modelo de suprimento:</b> estudos que permitam a indicação da equação ideal entre produção interna e importações, seguida da definição do papel dos atores na cadeia de suprimentos, com foco na garantia de abastecimento do mercado;</p> <p>(2) <b>Logística geral:</b> estudos que permitam a indicação dos investimentos prioritários em</p>	<p>A condução do Combustível Brasil a partir dos 5 eixos temáticos propostos, em substituição ao amplo conjunto de diretrizes, trará foco e celeridade aos estudos e seus desdobramentos.</p>	Somente comentário	<p>A contribuição deve ser analisada quando do desenvolvimento das propostas nas etapas posteriores da Iniciativa</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>infraestrutura logística, a definição de agenda voltada para a celeridade ao licenciamento e autorização dos investimentos, e a definição de modelo para divulgação de informações visando melhorar a eficiência e a transparência no processo de acesso por terceiros aos terminais aquaviários e dutos de transporte;</p> <p>(3) <b>Logística portuária</b>: estudos que suportem o alinhamento estratégico das licitações dos portos e a definição de agenda voltada para a celeridade dos processos licitatórios;</p> <p>(4) <b>Infraestrutura para GLP</b>: considerando as especificidades do mercado de GLP no país, estudos que permitam a indicação dos investimentos prioritários em infraestrutura logística e a definição dos papéis dos atores na cadeia de suprimentos, com foco na garantia de abastecimento do mercado;</p> <p>(5) <b>Marco tributário</b>: estudos que permitam a proposição de um novo marco tributário para o setor de combustíveis no Brasil buscando a superação das atuais assimetrias tributárias que causam impactos em todos os elos da cadeia produtiva.</p>			
Petrobras	Proposta 1	<p>Estabelecer, por meio do CNPE, um conjunto de diretrizes estratégicas que suporte a consolidação da configuração do setor de combustíveis no Brasil com a presença de múltiplos agentes e que viabilize a realização de novos investimentos</p>	<p><b>ESTABILIDADE DO MARCO LEGAL E REGULATÓRIO VIGENTE</b></p> <p>A Petrobras apoia a intenção do Núcleo Coordenador do Combustível Brasil de submeter ao CNPE (Conselho Nacional de Política Energética) um conjunto de diretrizes estratégicas que suportem a consolidação da nova configuração do setor de combustíveis no Brasil, observados os pressupostos acima expostos. Desta forma, a Petrobras propõe a revisão da Diretriz 1 ("Estabelecer, por meio do CNPE, as diretrizes estratégicas para o desenho de novo mercado de combustíveis, observada a necessidade de período de transição decorrente do reposicionamento da Petrobras.").</p> <p>Considerando que o setor de combustíveis no Brasil já vem demonstrando capacidade de adaptação a partir da intensificação da concorrência entre diversos atores, segundo lógica de mercado, há evidências de que não há a necessidade de estabelecer um período de transição, corroborado pelo fato de o marco legal e regulatório vigente suportar de forma robusta a intensificação da concorrência e a concretização de investimentos. A ideia de transição retira o caráter de perenidade do atual marco legal e regulatório, condição fundamental para um ambiente de confiança e de credibilidade que levará à intensificação dos negócios e dos investimentos..</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 1 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p>Estabelecer, por meio do CNPE, um conjunto de diretrizes estratégicas para a reestruturação do mercado de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados de petróleo no Brasil, que contemple a presença de múltiplos agentes e viabilize a realização de novos investimentos, observado o atual período de transição.</p>



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Petrobras	Proposta 10	<p>Avaliar a necessidade de vedação à participação cruzada na construção e operação de instalações de movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, tendo em vista a possibilidade de desinvestimentos da Petrobras.</p>	<p><b>POSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO INTEGRADA</b></p> <p>Outro fator determinante para a atratividade de investimentos no setor de combustíveis no país é a possibilidade de atuação de um mesmo ator nos elos de refino e transporte da cadeia da indústria de <i>downstream</i>. Considerando que a garantia do suprimento de combustíveis no país pressupõe investimentos no refino existente e em novas capacidades de refino, a simples sinalização de que está sendo avaliada a possibilidade de vedação à participação cruzada deve ser suficiente para criar insegurança jurídica e inibir imediatamente a entrada de novos investidores na indústria de refino no país.</p> <p>Cabe ressaltar também que a vedação à participação cruzada aumentará os riscos operacionais para o refino existente, pela fragilização das operações de suprimento de petróleo e de escoamento de derivados, bem como das operações de distribuição.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 10 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p>Realizar estudos acerca das estruturas de mercado e da atuação integrada nos diversos elos da cadeia de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados de petróleo, tendo em vista a necessidade de garantir a atratividade para novos investimentos.</p>
Petrobras	Proposta 11	<p>Aperfeiçoar a divulgação das informações relativas à disponibilidade de acesso por terceiros aos terminais aquaviários e dutos de transporte, aumentando a eficiência e a transparência do referido processo.</p>	<p><b>PRESERVAÇÃO DOS ATUAIS MECANISMOS DE ACESSO POR TERCEIROS</b></p> <p>O arcabouço regulatório vigente possui mecanismos que permitem o acesso por terceiros à infraestrutura logística e preservam o direito de preferência do proprietário da infraestrutura. Da mesma forma que os argumentos anteriores, a preservação das condições atuais de preferência do proprietário é fator primordial para a concretização de investimentos de longo prazo em infraestrutura de refino e logística no Brasil. A análise da infraestrutura existente em terminais aquaviários evidencia que o marco regulatório vigente comportou a realização de investimentos por atores privados. Atualmente, mais de 55% da capacidade de tanques para movimentação de combustíveis líquidos (derivados de petróleo e etanol) em terminais aquaviários pertence a atores privados, sendo cerca de 40% de operadores logísticos e 15% de distribuidoras.</p> <p>Outro ponto que cabe destacar diz respeito à forte integração da infraestrutura logística pertencente ao Sistema Petrobras. Os investimentos em logística realizados pela Petrobras foram concebidos a partir da premissa de otimização do parque de refino e destinados ao suprimento de petróleo e escoamento da produção das refinarias. Portanto, a realização de múltiplas operações por diversos agentes, sem respeitar as condições atuais de preferência do proprietário deverá gerar gargalos e ineficiências na produção e escoamento de derivados, com potencial impacto no atendimento ao mercado.</p> <p>A partir do pressuposto de que a realização de investimentos de longo prazo no país é condição para a garantia de suprimento do mercado, associado ao exposto nos parágrafos anteriores, não há indicação de mudança no marco regulatório relativo ao acesso por terceiros a dutos e terminais aquaviários.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 11 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p>Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de modo a conferir maior eficiência no controle de acesso de terceiros à infraestrutura, respeitado o direito de preferência do proprietário, observada a arbitragem de conflitos prevista pela Resolução Antaq nº 3.707/2014 e pela Portaria ANP nº 251/2000, bem como aprimorar a divulgação das informações de capacidade e utilização dos terminais.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Petrobras	Proposta 16	Analisar e propor mecanismos que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional, com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL).	<p><b>LIBERDADE PARA NEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS COMERCIAIS</b></p> <p>O controle de cláusulas contratuais, restringindo a ação comercial e obrigando o atendimento integral de pedidos em condições não econômicas, pode afastar a participação de novos agentes e prejudicar a consolidação do ambiente concorrencial do setor de combustíveis no Brasil. A Petrobras entende que o arcabouço legal vigente permite ao CADE, à ANP e aos demais órgãos competentes responderem a eventuais abusos e infrações contra a ordem econômica.</p> <p>De forma complementar, a previsão de mecanismos comerciais, tais como a oferta de volumes extras a preços diferenciados e ações promocionais por meta de vendas são meios para o aperfeiçoamento e a busca da economicidade das operações. Estes mecanismos mantêm a lógica de preços competitivos baseada na paridade de importação e são inteiramente alinhados à livre concorrência. Assim, no contexto de mercado aberto, é natural que a competição também se dê através de eventuais ações comerciais que, destaca-se, podem ser tomadas tanto pela Petrobras como também pelos outros agentes, como importadores, produtores e distribuidores. Em última instância, tais mecanismos tendem a gerar benefícios para os consumidores finais e para a sociedade.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 16 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p><b>Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados de petróleo.</b></p>
Petrobras	Proposta 23	Aperfeiçoar a atuação regulatória visando ao controle de cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis.	<p>Portanto, preservadas a precificação competitiva e a lógica econômica, a Petrobras manterá interesse no atendimento ao mercado e ainda haverá alternativas de atendimento com a participação de diversos atores.</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras sugere que a <b>Diretriz 16</b> ("Analisar e propor mecanismos que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional, com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL).") e a <b>Diretriz 23</b> ("Aperfeiçoar a atuação regulatória visando ao controle de cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis.") sejam retiradas do Combustível Brasil e não sejam submetidas ao CNPE. Caso contrário, com a introdução de riscos jurídicos ao negócio de combustíveis no país, haverá a tendência de inibição ao desenvolvimento de negócios.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 23 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p><b>Aperfeiçoar a atuação regulatória de modo a evitar cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis, biocombustíveis e demais derivados de petróleo.</b></p>
Petrobras	Proposta 21	Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de incentivos e de definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado, quando necessário, tendo como objetivo a promoção da concorrência, a mitigação das falhas e a prevenção do abuso de poder de mercado.	O ordenamento jurídico brasileiro possui todo um arcabouço institucional, legislativo e regulatório que possibilita o pleno controle desse processo de estímulo à livre iniciativa e livre concorrência no setor. Não obstante a existência do CADE, que tem como atribuição exclusiva prevenir e reprimir as infrações contra a ordem econômica e cuja estrutura institucional passou por recente reformulação (Lei nº 12.529/11) visando ao reforço dos poderes da referida autarquia, a ANP possui, também, uma superintendência voltada especificamente para a defesa da concorrência. Adicionalmente, cabe destacar que a ANP e o CADE celebraram, em 03/04/2013, um acordo de cooperação técnica que	NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 21 deve ser mantida, uma vez que o zelo em prol da manutenção de condições competitivas nos mercados constitui mecanismo fundamental para que os interesses dos consumidores sejam garantidos.
Petrobras	Proposta 22	Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento		NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 22 deve ser mantida, uma vez que o zelo em prol da manutenção de condições competitivas nos mercados constitui mecanismo

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas.	tem como objeto, entre outros, a realização conjunta de estudos e pesquisas, troca de documentos, informações, dados, relatórios, diagnósticos, compartilhamento dos pareceres técnicos ou resultados de estudos e pesquisas, o que garante uma atuação conjunta e uniforme dessas autoridades governamentais.		fundamental para que os interesses dos consumidores sejam garantidos.
Petrobras	Proposta 24	Realizar estudos de modo a avaliar o nível de concentração em mercados relevantes com o intuito de subsidiar as decisões das autoridades competentes nas análises da atuação dos agentes e dos atos de concentração, incluindo possíveis desinvestimentos da Petrobras.	<p>De outro lado, conforme Lei nº 12.529/11 (lei de defesa da concorrência) operações que envolvam a aquisição de ativos, controle, partes de uma empresa ou celebração de contratos associativos, consórcios ou joint ventures, desde que preenchidos os critérios de faturamento, devem, necessariamente, passar pela análise prévia do CADE. Esse órgão, ao examiná-las, procedeu a um rigoroso estudo acerca dos seus impactos nos mercados afetados, de forma a identificar riscos concorrenciais e adotar medidas mitigadoras. Como exemplo recente, pode-se citar o caso do Ato de Concentração nº 08700.006444/2016-49, quando o CADE, por meio de sua Superintendência-Geral, ao analisar operação que envolveu a aquisição, por parte da Ipiranga, da integralidade do capital social da Alesat, entendeu que haveria aumento da probabilidade de exercício do poder coordenado no segmento de distribuição de combustíveis, e opinou por impugnar a operação celebrada por esses dois agentes econômicos perante o Tribunal Administrativo de Defesa Econômica, órgão julgador componente do CADE.</p> <p>Além do acima exposto, a autoridade antitruste brasileira tem tido uma atuação marcante no controle de condutas, ou seja, na repressão às práticas anticompetitivas. Cite-se, como exemplo, a decisão inédita de determinar a nomeação de um administrador provisório no âmbito do Inquérito Administrativo nº 08012.008859/2009-86 para que este administre de forma independente os postos de propriedade da rede Cascol como forma de coibir suposta prática de cartel no setor de distribuição de combustíveis em Brasília/DF.</p> <p>Constata-se, portanto, que a Lei nº 12.529/11 conferiu atribuição expressa ao CADE para atuar na prevenção e repressão de práticas que possam configurar abuso de poder de mercado. Adicionalmente, no exame desses casos o CADE procede à elaboração de um rigoroso estudo sobre os impactos dessas operações ou condutas praticadas pelos agentes econômicos nos mercados que passa pela avaliação do nível de concentração desses mercados. Saliente-se que na elaboração desses estudos a autoridade antitruste brasileira se vale de pesquisas e contribuições de diversas entidades governamentais, como é o caso da ANP, no intuito de melhor compreender a dinâmica própria de cada mercado envolvido nas operações.</p> <p>Ademais, pode-se atestar por meio dos exemplos citados que os atuais mecanismos de prevenção e repressão de práticas anticompetitivas mostram-se efetivos e suficientes para a promoção da concorrência no setor, não sendo necessária a criação de novos mecanismos de controle que poderiam significar</p>	NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 24 deve ser mantida, uma vez que o zelo em prol da manutenção de condições competitivas nos mercados constitui mecanismo fundamental para que os interesses dos consumidores sejam garantidos.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			risco de sobreposição de atividades, ocasionando potencial perda de eficiência e insegurança jurídica.		
Petrobras	Proposta 25	<p>Avaliar ações para o estímulo à prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional, de forma a garantir a remuneração das atividades, permitir a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecer a criação de um mercado competitivo.</p>	<p>Um ambiente propício ao desenvolvimento de negócios requer a liberdade para a definição dos preços pelos agentes, situação na qual se encontra o setor de combustíveis no Brasil desde janeiro de 2002. Após vários anos de mercado fechado, foi iniciado na década de 1990 um processo de desregulamentação gradual do setor de petróleo e diversas ações passaram a ser adotadas em relação ao preço dos combustíveis, visando atração de investimentos e introdução de maior competição entre atores. Com a promulgação da Emenda Constitucional nº 9, de 9 de novembro de 1995, um novo arranjo institucional definido para o setor foi implementado, flexibilizando o monopólio exercido pela Petrobras. A Lei Federal nº 9.478/1997, conhecida como Lei do Petróleo, regulamentou as atividades do setor e, após um período de transição, o mercado de petróleo tornou-se completamente livre.</p> <p>Os preços dos derivados de petróleo no Brasil são liberados e as atividades econômicas da Petrobras, dos demais refinadores, dos importadores, dos formuladores, dos distribuidores, dos revendedores e das centrais petroquímicas são submetidas à livre concorrência. Em resumo, a iniciativa de desenvolver o setor de petróleo por meio do estímulo a investimentos, à livre concorrência e à prática de preços de mercado foi contemplada na formação do arcabouço legal e regulatório vigente, a partir da premissa de que um ambiente propício ao desenvolvimento do negócio de forma segura e rentável requer liberdade para definição de preços pelos atores.</p> <p>No tocante à Petrobras, em outubro de 2016 foi aprovada e anunciada ao mercado uma nova política de preços para gasolina e diesel, referenciada no conceito de paridade de importação. Esta política, que reflete exatamente o conceito de preços de mercado, traz ganhos significativos em termos de aderência dos preços praticados no mercado doméstico ao mercado internacional visto que sua principal diretriz é buscar a convergência no curto prazo por meio de maior agilidade nas decisões de reajustes. Segundo a política da Petrobras, a deliberação sobre preços deve ocorrer ao menos uma vez por mês, o que vem sendo totalmente implementado, conforme evidenciam os reajustes praticados desde a sua aprovação.</p> <p>Com base no exposto acima, a Petrobras considera que o arcabouço regulatório brasileiro e as práticas de preços promovidas pela Petrobras são robustas e suficientes para estimular preços de combustíveis compatíveis com o mercado internacional. Sob a ótica de preços (que, cabe ressaltar, embora relevante não é a única para avaliação do ambiente de negócios), o arcabouço regulatório brasileiro, bem como as práticas de preço promovidas pela Petrobras propiciam a remuneração das atividades, permitindo a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecendo a criação de um mercado competitivo,</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 25 validada pela iniciativa Combustível Brasil</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p><b>Avaliar ações para garantir o desenvolvimento de um mercado competitivo nos diversos elos da cadeia, com condições de oferta a preços de mercado para combustíveis, biocombustíveis e demais derivados de petróleo no Brasil.</b></p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			considerando as volatilidades típicas de um mercado de <i>commodities</i> .		
Petrobras	Proposta 26 e 27	<p>Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. Adicionalmente, propor a revogação da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP.</p> <p><del>Uma vez finalizada a prática de preços diferenciados para GLP, reavaliar suas restrições de uso, observadas as modificações na formação do preço e as condições da infraestrutura, especialmente para descarga em terminais portuários, a fim de permitir sua importação por outros agentes.</del></p>	<p>A infraestrutura logística para GLP está operando em seu limite, principalmente nos meses de junho, julho e agosto, em decorrência do aumento da demanda pelo produto no inverno. Atualmente já são necessários investimentos para expansão da infraestrutura disponível nos portos e para a internação do produto. Em face da criticidade da situação e das especificidades do mercado de GLP no Brasil, a Petrobras propõe que o Combustível Brasil tenha como um dos seus eixos temáticos a elaboração de estudos que permitam a identificação dos investimentos prioritários em infraestrutura logística e a definição dos papéis dos atores na cadeia de suprimentos, com foco na garantia de abastecimento do mercado.</p> <p>Em razão da situação da infraestrutura logística, a liberação de usos do GLP torna-se proibitiva, podendo comprometer, de forma imediata, o atendimento à demanda existente do produto, representada pelos seus usos essenciais. Cabe destacar que corrobora com o fato exposto, a dependência externa de GLP do país, atualmente cerca de 30% da demanda de GLP é importada e não há projeção de produção de excedentes no Brasil no médio prazo. Desta forma, <b>a Petrobras sugere que a Diretriz 27</b> ("Uma vez finalizada a prática de preços diferenciados para GLP, reavaliar suas restrições de uso, observadas as modificações na formação do preço e as condições da infraestrutura, especialmente para descarga em terminais portuários, a fim de viabilizar sua importação por outros agentes.") <b>seja excluída do Combustível Brasil e não componha o conjunto de diretrizes que será apresentado ao CNPE</b>, devido à sua inaplicabilidade à realidade do mercado brasileiro de GLP.</p> <p>Quanto à <b>Diretriz 26</b> ("Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. Adicionalmente, propor a revogação da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP."), a Petrobras concorda com a conveniência de o CNPE revisar sua resolução anterior, reconhecendo como de interesse para a política energética nacional programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. Não obstante, a revogação da Resolução CNPE nº 4/2005 <b>somente</b> poderá ocorrer depois de as autoridades governamentais equacionarem e implantarem o</p>	NÃO ACATADA	<p>Quanto à contribuição à proposta 26, trata-se de um comentário.</p> <p>Quanto à contribuição à Proposta 27, entende-se que a prática de preços diferenciados não condiz com um ambiente competitivo.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			referido programa de acesso, bem como o modo de seu custeio no orçamento público.		
Petrobras	Páginas 11 e 12 Propostas 2, 3, 4 e 20	<p>A Petrobras sugere que as diretrizes listadas a seguir sejam remetidas para estudo e aprofundamento no âmbito do eixo temático <b>Modelo de Suprimento</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diretriz 3:</b> “Analisar e propor políticas para fomento à formulação de combustíveis, produção local de óleos lubrificantes básicos e outros derivados.”;</li> <li>• <b>Diretriz 2:</b> “Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País.”;</li> <li>• <b>Diretriz 4:</b> “Permitir a importação de gasolina e óleo diesel diretamente por distribuidores de combustíveis.”;</li> <li>• <b>Diretriz 20:</b> “Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades.”.</li> </ul>	<p>Em um mercado concorrencial é benéfica e necessária a presença de vários atores, porém é preciso definir e esclarecer os seus papéis na cadeia de suprimentos. O mercado de combustíveis do Brasil, no estágio que se encontra atualmente, depende da intensificação dos investimentos em infraestrutura de refino e de logística para a garantia de atendimento da demanda nos próximos anos. Neste sentido, a Petrobras propõe que a iniciativa Combustível Brasil priorize como um de seus eixos temáticos a definição de um modelo de suprimento aderente ao mercado de combustíveis no país nos horizontes de curto, médio e longo prazo, garantindo condições simétricas entre os atuais atores e novos entrantes.</p> <p>Em linhas gerais, a Petrobras entende que as importações complementares possuem papel relevante na consolidação da livre concorrência no setor de combustíveis no Brasil e a atuação direta de distribuidores na importação pode corroborar para esse fim e para aumentar a previsibilidade da oferta de combustíveis no país.</p> <p>No que diz respeito à <b>Diretriz 20</b>, entendendo “diversificação dos tipos de combustíveis” como especificações diferenciadas regionalmente merecem atenção a fragilidade e a complexidade que essa premissa pode causar ao refino e à logística. Na medida em que poderá exigir maior número de segregações nos sistemas de movimentação e armazenagem, restringindo fluxos entre regiões, tanto por fornecedores, quanto por distribuidores, devendo ter como principal consequência a elevação dos preços dos combustíveis ao consumidor. Adicionalmente, também devem ser consideradas as dificuldades oriundas da necessidade de tratamentos tributários diferenciados e de complicações adicionais nos processos de garantia da qualidade e de fiscalização.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.
Petrobras	Páginas 13 a 24 Propostas 5, 6 e 15	<p>A Petrobras sugere que as diretrizes listadas a seguir sejam remetidas para estudo e aprofundamento no âmbito do eixo temático <b>Logística Geral</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diretriz 5:</b> “Mapear as áreas de infraestrutura prioritárias para realização de investimentos privados”;</li> <li>• <b>Diretriz 6:</b> “Analisar e propor mecanismos para dar maior celeridade aos processos relacionados à infraestrutura, em especial junto aos órgãos de controle ambiental e alfandegário”;</li> <li>• <b>Diretriz 15:</b> “Analisar a possibilidade de ampliar linhas de financiamento em infraestrutura com taxas mais atrativas e de longo prazo para o setor”.</li> </ul>	<p>Em ambiente competitivo, com multiplicidade de agentes nos diversos elos da cadeia de suprimentos, é do interesse da sociedade que o poder público possua uma visão geral das tendências e previsões de mercado, permitindo a adoção de políticas públicas de incentivo aos investimentos prioritários. Neste sentido, a Petrobras sugere que o Combustível Brasil adote como um de seus eixos temáticos a elaboração de estudos que permitam a indicação dos investimentos prioritários em infraestrutura logística e a definição de agenda voltada para a celeridade ao licenciamento e autorização dos investimentos.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>Adicionalmente, <b>a Petrobras sugere que seja endereçada neste eixo temático a proposição de modelo para divulgação de informações que priorize a eficiência e a transparência no processo de acesso por terceiros aos terminais aquaviários e dutos de transporte</b>, conforme exposto na <b>Diretriz 11</b> - Preservação dos atuais mecanismos de acesso por terceiros.</p>			
Petrobras	Páginas 13 a 24 Propostas 7, 8, 9, 13 e 14	<p>A Petrobras sugere que as diretrizes listadas a seguir sejam remetidas para estudo e aprofundamento no âmbito do eixo temático <b>Logística Portuária</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diretriz 7:</b> “Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, incluindo a participação da ANP na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação.”;</li> <li>• <b>Diretriz 13:</b> “Concluir as licitações iniciadas e realizar novas licitações de áreas de armazenamento de combustíveis nos portos a fim de estimular novos investimentos em terminais.”;</li> <li>• <b>Diretriz 8:</b> “Estabelecer nos processos licitatórios das áreas portuárias a possibilidade da instalação de terminais com capacidade para movimentação de produtos para os diversos agentes regulados, com atenção especial para os portos das Regiões Norte e Nordeste.”;</li> <li>• <b>Diretriz 9:</b> “Possibilitar o acesso efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores.”;</li> <li>• <b>Diretriz 14:</b> “Propor termos e condições gerais que devam constar nos contratos entre as autoridades portuárias e as entidades privadas, que contemplem as regras para renovação contratual e permitam o retorno do investimento ou seu ressarcimento.”.</li> </ul>	<p>As licitações dos portos públicos devem considerar as especificidades de cada local e permitir a participação de todos os agentes da cadeia de suprimentos. Para isso, faz-se necessário o engajamento das várias entidades governamentais e de representantes da iniciativa privada na elaboração de estudos, anteriores à abertura dos processos licitatórios, com o objetivo de apontar para cada região ou porto, a partir de suas especificidades e demandas, premissas como número de pontos de atracação, portes de navios a serem atendidos, vazões de descarga e tancagens requeridas, dentre outras. De forma complementar, porém não menos importante, é preciso definir modelos de negócios aderentes a cada um dos portos a serem licitados, por exemplo, operação em consórcio ou contratação de um único operador portuário para descarga para diversos terminais.</p> <p>Diante do exposto, a Petrobras sugere que o Combustível Brasil adote a logística portuária como um de seus eixos temáticos tendo por principal objetivo suportar e dar celeridade aos processos licitatórios, priorizando as regiões que possuam maiores riscos de garantia de suprimento decorrente de gargalos logísticos.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Petrobras	<p><b>Páginas 32 e 33</b></p> <p><b>Propostas 29, 30, 31 e 32</b></p>	<p>A Petrobras sugere que as propostas presentes nas diretrizes listadas a seguir sejam remetidas para tratamento no âmbito de eixo temático chamado <b>Marco Tributário</b>, compondo os estudos para proposição de um novo marco tributário para o setor.</p> <p><b>Diretriz 29:</b> “Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada combustível nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis.”;</p> <p><b>Diretriz 30:</b> “Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários, federal e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.”;</p> <p><b>Diretriz 31:</b> “Avaliar a criação de tributo sobre comercialização de óleos lubrificantes básicos de primeiro refino, com o objetivo de estimular a atividade de rerrefino.”;</p> <p><b>Diretriz 32:</b> “Avaliar alternativas à incidência de bitributação de GLP oriundo de UPGN.”.</p>	<p>O setor de combustíveis no Brasil apresenta diversas assimetrias tributárias com reflexos em todos os elos da cadeia produtiva. Tais assimetrias geram custos que inibem investimentos, desvirtuam a logística natural e, em última análise, favorecem a sonegação fiscal e a fraude.</p> <p>Uma parte relevante dos problemas tributários do setor está relacionada a não incidência do ICMS prevista na constituição nas operações de saídas interestaduais com petróleo, lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos dele derivados, visando à tributação exclusiva no estado de consumo, além da completa falta de uniformidade nas legislações estaduais.</p> <p>Assim, considerando a complexidade do tema e a sua importância na atratividade de novos investimentos, otimização das operações, redução de custos, e combate a sonegação e a fraude, sugerimos a criação de um grupo de trabalho, no âmbito do Combustível Brasil, com o objetivo de propor um novo marco tributário para o setor. Destaca-se a importância da participação das secretarias de fazenda dos estados e representantes dos diversos setores da cadeia produtiva de petróleo, gás e seus derivados e biocombustíveis no grupo proposto, visando garantir o alinhamento das propostas.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Petrobras	Páginas 3 a 5	<p>A Petrobras reitera seu apoio ao Combustível Brasil, iniciativa liderada pelo MME, EPE e ANP, acreditando em sua contribuição na consolidação da configuração do setor de combustíveis no país com a participação de vários agentes, envolvidos no desenvolvimento da infraestrutura de refino e logística do país e, sobretudo, assumindo seus papéis no atendimento do mercado, conforme as necessidades da sociedade brasileira.</p> <p>Quanto ao marco legal e tributário, a Petrobras propõe a criação de fórum permanente, com a participação de representantes do poder público e da iniciativa privada, para monitoramento contínuo da aderência dos mecanismos vigentes às condições do mercado.</p> <p>Adicionalmente, <b>a Petrobras propõe a condução integrada das discussões do RenovaBio e do Combustível Brasil de forma a propiciar uma visão mais ampla do mercado brasileiro de combustíveis.</b></p> <p>Considerando a necessidade de investimentos</p>		Somente comentário	A proposta de condução integrada das discussões do RenovaBio e do Combustível está sendo conduzido no âmbito da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>em infraestrutura para produção e logística para garantia do suprimento da demanda de combustíveis do Brasil, <b><u>o alinhamento das diretrizes do Combustível Brasil com o RenovaBio contribuirá para a atratividade de investimentos na indústria de combustíveis como um todo, seja na produção de biocombustíveis, no refino de petróleo e em infraestrutura logística para movimentação de combustíveis.</u></b></p> <p>Por fim, a Petrobras tem a expectativa de ser amplamente envolvida no detalhamento das diretrizes estratégicas, como também nas ações, projetos e atividades desdobradas a partir desta consulta pública.</p>			
ABIQUIM	<b>Nova proposta ou adaptação do texto proposta 6</b>	<p>Analisar a criação de áreas na costa marítima brasileira para a realização de transbordo entre navios seguindo as práticas e normas internacionais de segurança e atendendo aos requisitos de proteção ao meio ambiente.</p>	<p>Entendemos que tal procedimento trará uma dinâmica importante nos negócios de combustíveis. Existem estudos a esse respeito realizados por empresas especializadas (exemplo: Fender Care).</p>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil</p>
ABIQUIM	<b>Nova proposta</b>	<p>Reavaliar a Instrução Normativa 1.282/2012, que dispõe sobre a descarga direta e o despacho aduaneiro de importação de mercadoria transportada a granel, visando adequá-la às condições atuais do mercado de petróleo e derivados, propiciando celeridade nas operações dos navios.</p>	<p>A referida Instrução dá margem a diversas interpretações, gerando formas diferentes de atuação das inspetorias do Brasil. A consequência é morosidade na liberação por parte da Receita Federal, altos custos com <i>demurrage</i> e incremento das filas nos Portos.</p>	NÃO ACATADA	<p>Entende-se que a contribuição deva ser recepcionada na Proposta 6 original, não havendo necessidade de inclusão de uma nova proposta.</p> <p>Quanto à sugestão de reavaliação da “Instrução Normativa 1.282/2012”, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos, onde está prevista a criação de um comitê técnico para avaliar e implementar as propostas apresentadas na iniciativa Combustível Brasil</p>
ABIQUIM	<b>Em todas as ocorrências</b>	<p>Substituição do termo “combustíveis” por “derivados de petróleo”.</p>	<p>A amplitude dos produtos do refino engloba todos os derivados de petróleo, incluindo, mas não se limitando, as correntes de uso não energético, conforme considerado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE). (<b>ANEXO I</b>)</p>	NÃO ACATADA	<p>Conforme o texto da página 3 do “Relatório Combustível Brasil”, observa-se que o foco é o abastecimento de “combustíveis, derivados de petróleo e biocombustíveis”, não havendo necessidade da substituição sugerida.</p>
ABIQUIM	<b>Página 4</b>	<p>Em 2016, o consumo brasileiro dos principais derivados de petróleo (GLP, nafta, gasolina, QAV, óleo diesel, óleo combustível e coque) foi de, aproximadamente, 2,3 milhões b/d, <b>dos quais aproximadamente 10% foi nafta petroquímica</b>. Estudos preliminares da EPE indicam que, em 2030, o país deverá consumir cerca de 3,1 milhões b/d desses produtos, que deverão ser supridos por meio de produção doméstica ou de importação. <b>Cabe ressaltar que, neste cenário, o atendimento da demanda de nafta petroquímica pela produção</b></p>	<p>Incluir na visão de derivados de petróleo o déficit de suprimento de nafta no balanço nacional, conforme pontuado pela EPE (<b>ANEXO II</b>)</p>	NÃO ACATADA	<p>Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		doméstica é inferior à 70% do total da demanda projetada. Considerando esse ritmo de crescimento, seriam necessários investimentos em expansão da oferta e em expansão da infraestrutura para movimentação de petróleo, derivados e biocombustíveis.			
ABIQUIM	Página 6	Objetivo: Propor ações e medidas para garantir o fornecimento de combustíveis derivados de petróleo do Brasil, com ênfase no estímulo à entrada de novos atores no setor e à livre concorrência, em um ambiente regulatório objetivo e claro, pautado na transparência e competitividade das cadeias produtoras e consumidoras.	Além garantir suprimento dos derivados de petróleo, necessários ao atendimento do mercado nacional, é importante destacar a necessidade de que esse atendimento se dê de forma competitiva neste segmento, que compete com cadeias industriais do mundo todo.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Propor ações e medidas para garantir o fornecimento de combustíveis e derivados de petróleo do Brasil, com ênfase no estímulo à entrada de novos atores no setor e à livre concorrência, em um ambiente regulatório objetivo e claro, pautado na transparência e na competitividade.
ABIQUIM	Página 6	Visão de Futuro: Mercado de combustíveis, demais derivados de petróleo e biocombustíveis do Brasil compatível com o crescimento da demanda e capaz de atender aos consumidores brasileiros em condições adequadas de preço e qualidade, em um ambiente regulatório objetivo, claro e favorável aos investimentos para expansão dos setores supridores e consumidores.	A criação de um ambiente virtuoso para o desenvolvimento do refino e de suas cadeias depende também de um ambiente favorável ao consumo destes produtos e da agregação de valor nas cadeias a jusante do refino.	NÃO ACATADA	Entende-se que a versão original contempla, mesmo que de forma implícita, o desenvolvimento de supridores e consumidores.
ABIQUIM	Página 6	Valores: Ética e Transparência. Excelência. Sustentabilidade e Responsabilidade Socioambiental. Inovação. Previsibilidade. Estabilidade Regulatória. Agregação de valor aos derivados de petróleo.	O cenário de aumento da produção de petróleo no Brasil, aliado ao cenário deficitário de suprimento de derivados de petróleo, demanda a inclusão do midstream e downstream para agregação de valor ao óleo produzido, a fim de buscar autonomia de suprimento e potencial exportação de produtos com valor agregado superior ao do óleo cru.	NÃO ACATADA	Entende-se que os valores tratam dos princípios do programa. Tal contribuição acabaria se sobrepondo com outras políticas de responsabilidade do Ministério de Minas e Energia.
ABIQUIM	Página 7	Eixos estratégicos: - Redesenho do cenário de abastecimento suprimento de combustíveis derivados de petróleo frente ao novo papel da Petrobras - Regras de acesso e desenvolvimento das infraestruturas portuárias e terminais de	É importante integrar aos eixos estratégicos o conceito de derivados de petróleo, que abrange as diversas cadeias do midstream e do downstream. Além disso, é importante também contemplar o estímulo à agregação de valor ao petróleo a ser produzido, principalmente pelo fato de a União possuir volumes de hidrocarbonetos	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório  O termo <i>suprimento</i> é sinônimo de abastecimento, não devendo ser substituído.  NOVA REDAÇÃO:

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>abastecimento suprimento de combustíveis derivados de petróleo</p> <p>- Fomento a novos investimentos no setor de abastecimento nas cadeias que agregam valor ao petróleo, especialmente no refino e na petroquímica</p> <p>-Estímulo à competitividade crescente nos mercados de combustíveis derivados de petróleo</p>			<p>Eixos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redesenho do cenário de abastecimento de combustíveis e derivados de petróleo frente ao novo papel da Petrobras</li> <li>- Regras de acesso e desenvolvimento das infraestruturas portuárias e terminais de abastecimento de combustíveis e derivados de petróleo</li> <li>- Fomento a novos investimentos, especialmente no refino.</li> <li>- Estímulo à competitividade crescente nos mercados de combustíveis e derivados de petróleo</li> </ul>
ABIQUIM	Página 8	-8 Agentes e Instituições participantes	<p>É importante destacar que a ABIQUIM (Associação Brasileira da Indústria Química), sendo a entidade que representa a indústria química nacional, que congrega diversos agentes do downstream impactados diretamente pelo tema, entende que sua participação no programa contribuiria para uma visão mais integrada dos elos da cadeia de refino.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se que, entre seus associados, há empresas produtoras, formuladoras de gasolina e relevantes consumidoras de derivados de petróleo, como as centrais petroquímicas, que também poderiam ter contribuído para a discussão, uma vez que a consulta também se estendeu a importadores e formuladores de gasolina.</p>	Somente comentário	-
ABIQUIM	Página 9	<p>i. papel do refino e da importação no abastecimento;</p> <p>ii. infraestrutura portuária;</p> <p>iii. defesa da concorrência;</p> <p>iv. precificação de mercado; e</p> <p>v. marco tributário.; e</p> <p>vi uso não-energético de derivados.</p>	<p>Inclusão de tema para tratamento do uso não energético de derivados de petróleo, tendo em vista suas particularidades e potencial de agregação de valor ao país.</p> <p>Caso o MME entenda pertinente, a ABIQUIM poderia redigir e apresentar, em curto espaço de tempo, uma minuta de redação de capítulo a respeito do tema. Aproveitamos para anexar dois documentos elaborados pela entidade e que tratam do uso não energético dos derivados. (ANEXOS III e IV)</p>	NÃO ACATADA	No caso da indústria petroquímica, o uso de nafta como insumo petroquímico será tratado juntamente com o uso de gás natural para a mesma finalidade no âmbito da Iniciativa "Gás Para Crescer".
ABIQUIM	Página 9	<p>Premissas:</p> <p>Mudança da estratégia da Petrobras para os segmentos de refino, transporte, armazenamento e, comercialização de derivados, com saída integral da produção de biocombustíveis, distribuição de GLP, produção de fertilizantes e participações em petroquímica, conforme presente em seu PNG 17-21, de promoção de política de preços de mercado, de maximização de margens na cadeia de valor, mantendo a entrega de derivados nos pontos de entrega</p>	<p>Inclusão dos demais ativos presentes no programa de desinvestimento da Petrobras que impactam a cadeia de refino. (ANEXO V)</p>	ACATADA	<p>A contribuição foi acatada</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p>Mudança da estratégia da Petrobras para os segmentos de refino, transporte, armazenamento e, comercialização de derivados, com saída integral da produção de biocombustíveis, distribuição de GLP, produção de fertilizantes e participações em petroquímica, conforme presente em seu PNG 17-21, de promoção de política de preços de mercado, de maximização de</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		economicamente atrativos, e de busca por parceiros para atuação no downstream;			margens na cadeia de valor, mantendo a entrega de derivados nos pontos de entrega economicamente atrativos, e de busca por parceiros para atuação no downstream;
ABIQUIM	Página 10	Premissas: Consolidação de lógica empresarial de abastecimento nacional, fundamentada em uma crescente diversificação de agentes (refino, importadores, formuladores e afins);	É importante destacar que a ABIQUIM, sendo associação representante da indústria química, que congrega diversos agentes do downstream, impactados diretamente pelo tema, entende que sua participação no programa contribuiria para uma visão mais integrada dos elos cadeia de refino.  Adicionalmente, ressalta-se que entre seus associados há empresas produtoras, formuladoras de gasolina e relevantes consumidoras de derivados de petróleo, como as centrais petroquímicas, que também poderiam ter contribuído para a discussão.	Somente comentário	-
ABIQUIM	Página 10 (inserir mais uma premissa)	Premissas: <b>Ampliação da oferta de derivados de petróleo em bases competitivas com o mercado internacional.</b>	Inclusão de tópico para garantia de incremento de oferta em bases competitivas, haja visto a condição de cadeias consumidoras de derivados serem exportadoras.	NÃO ACATADA	Entende-se que as ideias centrais da contribuição já estão contempladas em outras premissas.
ABIQUIM	Página 11	Diante do crescimento projetado para o consumo de derivados no Brasil para os próximos anos, <b>aliado ao aumento do déficit no balanço</b> , torna-se necessária uma reflexão acerca do papel do refino doméstico e das importações no atendimento à demanda. Embora, atualmente, a <b>cadeia de fornecimento a Petrobras</b> possua capacidade de atender ao mercado em sua totalidade, por meio de produção doméstica complementada por importações, são necessárias análise e definição clara do balanço entre importações e refino doméstico, dados os longos horizontes de tempo próprios de investimentos em infraestrutura.	As projeções da EPE ( <b>ANEXO II</b> ) sinalizam aumento do déficit no balanço de diversos derivados de petróleo, como a nafta petroquímica. O cenário atual possui presença relevante da Petrobras que, somente com a sua infraestrutura, consegue suprir o mercado de derivados no País.	NÃO ACATADA	Entende-se que o aumento do déficit no balanço já está registrado em seção anterior.  Quanto à sugestão de troca de "cadeia de fornecimento" por "Petrobras", não há como acatar, uma vez que não se pode ignorar que os outros agentes possuem papel importante no abastecimento de combustíveis no Brasil (pequenas refinarias, formuladores, petroquímicas, distribuidoras, importadores etc)
ABIQUIM	Página 11	Embora o Brasil seja o quarto maior consumidor de combustíveis automotivos no mundo, <b>sendo que, em alguns derivados, como a nafta petroquímica, também figure entre os maiores consumidores</b> , o país não dispõe de capacidade de refino suficiente para atendimento integral de sua demanda. Atualmente, o atendimento ao mercado é complementado com importações. Com o retorno do crescimento do mercado esperado para os próximos anos, serão necessários novos investimentos na expansão do parque de refino e na infraestrutura para movimentação de petróleo e derivados, incluindo dutos e terminais, cujas operações		NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		tenderão gradativamente a atingir o máximo de suas capacidades.			
ABIQUIM	Página 12	Outro ponto importante para atração de investidores em refino é ter uma política de preços de derivados que observe os mercados internacionais. Assim, o refinador terá garantia de que vigoram as regras de mercado na determinação dos preços. Ademais, deve-se garantir o adequado acesso, <b>operação e o fomento a investimentos em à</b> infraestrutura primária, <b>em especial a malha dutoviária</b> , de modo a garantir o escoamento de seus produtos.	A infraestrutura dutoviária existente é majoritariamente operada e de propriedade da Petrobras, que já sinalizou em seu programa de desinvestimentos que venderá participações na Transpetro, subsidiária responsável pela operação e investimentos na malha dutoviária.	NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição já está contemplada em outros trechos do documento.
ABIQUIM	Página 13	Capítulo "Infraestrutura Portuária"	Neste item, gostaríamos de ressaltar que a ABIQUIM está desenvolvendo trabalhos nesta área, com os mesmos objetivos: propor soluções logísticas para as demandas potenciais de movimentação de graneis líquidos e gasoso. Entendemos que o que está proposto no material (Combustível Brasil) tem enorme sinergia com o trabalho da ABIQUIM. Portanto, em momento oportuno, nos colocamos à disposição para compartilhar das nossas experiências e avanços nessa área.	Somente comentário	-
ABIQUIM	Página 25	Segundo importadores, refinadores (exceto Petrobras), formuladores e distribuidores, a prática de preços artificiais e inferiores às cotações do mercado internacional inibiu a operação de importação por outros agentes, os investimentos em terminais de granel líquido para combustíveis, além de ter prejudicado empreendimentos já implantados <b>e impactar diretamente no destino da nafta produzida no parque de refino</b> . A decisão por novos investimentos <b>e o abastecimento do setor petroquímico ficam prejudicados</b> pela falta de clareza quanto à política de preços da Petrobras para gasolina e diesel, bem como pelo risco de mudanças na sua atuação <b>e no suprimento das cadeias consumidoras de derivados a no</b> curto e médio prazos. No entanto, a Petrobras informou que os princípios que regem a sua política de preços foram divulgados e que não há previsão de mudança dessa política no curto prazo.	O impacto da política de preços de gasolina interfere diretamente na destinação da nafta produzida nas refinarias existentes. Verifica-se no <b>ANEXO VI</b> , que apesar de investimentos em aumento do parque de refino nos últimos anos, a produção de nafta petroquímica decresce a cada ano.	NÃO ACATADA	No caso da indústria petroquímica, o uso de nafta como insumo petroquímico será tratado juntamente com o uso de gás natural para a mesma finalidade no âmbito da Iniciativa "Gás Para Crescer"
ABIQUIM	Propostas 28 a 32	Propostas tributárias	A ABIQUIM tem muito interesse em participar do desenvolvimento, avaliações e estudos relacionados à modernização tributária citados, dado o impacto ao setor. Portanto, pedimos a inserção da entidade nas discussões acerca do tema.	Somente comentário	-

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
ABIQUIM	Página 29	Incluir: Além do impacto no custo final do produto, há que se considerar os efeitos que uma eventual implementação da CIDE traz, positivos e negativos, ao mercado de etanol.	A implementação da CIDE impacta o custo final da gasolina e traz, como consequência, o aumento do preço do etanol. Para o setor produtivo do etanol a medida é positiva, pois o preço do etanol, em paridade com a gasolina, também sobe. Todavia, para um pequeno segmento que utiliza o etanol para fins industriais, o impacto é negativo.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Outro ponto abordado foi o papel da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) na definição de políticas sociais e energética do país e seu impacto no custo final dos produtos.
ABIQUIM	Página 34	Houve participação efetiva de agentes econômicos de todos os setores do downstream	É importante destacar que a ABIQUIM, sendo associação representante da indústria química, que congrega diversos agentes do downstream, impactados diretamente pelo tema, entende que sua participação no programa contribuiria para uma visão mais integrada dos elos cadeia de refino. Adicionalmente, ressalta-se que entre seus associados há empresas produtoras, formuladoras de gasolina e relevantes consumidoras de derivados de petróleo, como as centrais petroquímicas, que também poderiam ter contribuído para a discussão.	Somente comentário	-
ABIQUIM	Proposta 1	Estabelecer, por meio do CNPE, as diretrizes estratégicas para o desenho de novo mercado de combustíveis derivados de petróleo, observada a necessidade de período de transição decorrente do reposicionamento da Petrobras, vis à vis a garantia do suprimento em bases competitivas.	É necessário abordar toda a questão dos derivados, não se atendo apenas aos combustíveis, uma vez que o midstream é integrado e para a transição é fundamental que seja discutido dessa forma.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 1 validada pela iniciativa Combustível Brasil.
ABIQUIM	Proposta 7	Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis derivados de petróleo, incluindo a participação da ANP na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação.	Idem à justificativa do item anterior.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 7 validada pela iniciativa Combustível Brasil.  NOVA REDAÇÃO:  Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis e derivados de petróleo, incluindo a participação da ANP na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação.
ABIQUIM	Proposta 20	Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades e a inclusão de novas correntes.	A inclusão de novas correntes petroquímicas pode contribuir para o aumento, ainda que marginal, da disponibilidade de combustíveis, como a gasolina, e para a agregação de valor ao refino	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 20 validada pela iniciativa Combustível Brasil  A proposta de "inclusão de novas correntes" deverá ser avaliada quando



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
					do desenvolvimento das propostas em etapa posterior da Iniciativa. NOVA REDAÇÃO: Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades.
ABIQUIM	Proposta 25	Avaliar ações para o estímulo à prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional, de forma a garantir a remuneração das atividades, permitir a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecer a criação de um mercado nacional competitivo frente ao mercado internacional.	A competitividade do mercado deve ser vinculada ao cenário global de derivados, haja visto que diversos segmentos consumidores de derivados suprem cadeias nacionais que competem com players globais.	NÃO ACATADA	Entende-se que o termo “mercado competitivo” se encerra no âmbito nacional (melhorar redação).
ABIQUIM	Proposta 33 (Inclusão)	Analisar e propor mecanismos ao uso não energético de derivados de petróleo	Dadas as particularidades do uso não energético dos derivados de petróleo, deve-se analisá-lo de maneira particular, a fim de contemplar a sua utilização na transição do modelo vigente.	NÃO ACATADA	Entende-se que, no caso da indústria petroquímica, o uso de nafta como insumo petroquímico será tratado juntamente com o uso de gás natural para a mesma finalidade no âmbito da Iniciativa “Gás Para Crescer”.
ABIQUIM	Proposta 34 (inclusão)	Avaliar os efeitos da política de preços de gasolina na disponibilidade de nafta petroquímica e propor mecanismos de harmonização e garantia de disponibilidade.	O uso da nafta na indústria petroquímica é precedido de investimentos com amortização em longo prazo, sendo a previsibilidade de oferta no longo prazo deste derivado fundamental para garantir a operação das plantas, bem como a possibilidade de atração de novos investimentos.	NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 25 busca avaliar ações para o estímulo à prática de preços de combustíveis compatíveis com o mercado internacional. Nesse escopo, a contribuição deve ser contemplada no desenvolvimento das ações daquela proposta.
ABIQUIM	Proposta 35 (inclusão)	Avaliar os efeitos e propor plano de ação para uma possível diminuição da participação da Petrobras na malha dutoviária responsável pelo transporte de derivados.	A malha dutoviária é fundamental para o abastecimento do mercado de derivados de petróleo e os movimentos de desinvestimento da Petrobras podem comprometer a continuidade do fornecimento.	NÃO ACATADA	Um dos objetivos do Combustível Brasil é construir diagnósticos, analisar a situação do setor de combustíveis e, ao final, elencar ações e medidas de curto, médio e longo prazos, a serem desenvolvidas pelos entes públicos e pelos agentes do setor de downstream. Tal discussão ocorrerá nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	Participação das empresas produtoras e distribuidoras de asfaltos na criação de um plano de logística para a distribuição de asfaltos (Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs) no Brasil, sobretudo a extensão territorial do Estado Brasileiro		ACATADA PARCIALMENTE	Entende-se que a contribuição se encontra contemplada nas Propostas 5, 6 e 9.
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	Participação das empresas produtoras e distribuidoras de asfaltos em estudos de viabilidade econômica de implantação e utilização de terminais portuários para a		ACATADA PARCIALMENTE	Entende-se que a contribuição se encontra contemplada na Proposta 5.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		distribuição de asfaltos (Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs).			
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	Criação de bases portuárias marítimas e fluviais para recebimento, armazenamento e distribuição de asfaltos (Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs) no território brasileiro.		ACATADA PARCIALMENTE	Entende-se que a contribuição se encontra contemplada na Proposta 5.
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	Participação da iniciativa privada na produção de asfaltos (Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs)		ACATADA PARCIALMENTE	Entende-se que a contribuição se encontra contemplada na Proposta 3
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	Participação da iniciativa privada na importação de asfaltos (Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs)		NÃO ACATADA	A Resolução ANP 3/2005 já prevê essa possibilidade
Greca	Sugestão de inclusão de proposta	<p style="text-align: center;">PROPOSTA 28</p> <p>Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis e demais derivados de petróleo, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS.</p> <p style="text-align: center;">PROPOSTA 29</p> <p>Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada produto nas distintas Unidades Federativas, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis e demais derivados de petróleo.</p> <p style="text-align: center;">PROPOSTA 30</p> <p>Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários federais e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis e demais derivados de petróleo para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.</p>	Garantia de tratamento isonômico tributário para as atividades a serem exercidas pela iniciativa privada em relação à produção de asfaltos(Cimentos Asfáticos de Petróleo – CAPs)	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novos textos para as Propostas 28, 29 e 30 validadas pela iniciativa Combustível Brasil</p> <p style="text-align: center;">NOVAS REDAÇÕES:</p> <p style="text-align: center;">PROPOSTA 28</p> <p>Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis e derivados de petróleo, bem como na logística de abastecimento interestadual, sobretudo no que tange ao ICMS.</p> <p style="text-align: center;">PROPOSTA 29</p> <p>Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada produto nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis e derivados de petróleo.</p> <p style="text-align: center;">PROPOSTA 30</p> <p>Avaliar a simplificação e a harmonização dos mecanismos tributários federais e estaduais, incidentes sobre a comercialização de combustíveis e derivados de petróleo para garantir a isonomia no tratamento dos agentes.</p>
Sindirrefino	Proposta 31	Avaliar a criação de tributo sobre comercialização de óleos lubrificantes básicos de primeiro refino, nacional ou importados e	O Pleito possui amparo legal, pois a contribuição pretendida está prevista no parágrafo 4º do artigo 177 da Constituição Federal, particularmente no inciso II, letra “b” que preconiza que os	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		nos lubrificantes acabados importados, excetuando-se os óleos básicos rerrefinados com o objetivo de estimular a atividade de rerrefino	recursos arrecadados serão destinados “ <b>ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e gás</b> ”.  Esses projetos por terem caráter ambiental, guardam estreita correlação com a Logística Reversa dos lubrificantes pós-consumo, promovida pelo setor de Lubrificantes, em atenção à Lei Federal 12305/2010, guardando ainda identidade com os princípios basilares de conservação de energia previstos no artigo 1º da Lei 9.478/97, revelando-se, portanto, harmônica a propositura do Sindirrefino, como forma de incentivo à produção de básicos rerrefinados e eliminação da dependência externa desse derivado do petróleo.		Proposta 31 validada pela iniciativa Combustível Brasil  É pertinente a inclusão da observação quanto aos óleos nacionais, importados e lubrificantes acabados importados.  NOVA REDAÇÃO: <b>Avaliar alternativas de estímulo à atividade de rerrefino, analisando a criação de tributos ou outros mecanismos, tendo em vista as externalidades positivas inerentes.</b>
Sincopetro	Proposta 3	Analisar e propor políticas para fomento à formulação de combustíveis, produção local de óleos lubrificantes básicos e outros derivados <b>diferenciando os tipos de combustíveis com base no rendimento em razão da octanagem e que isso seja informado ostensivamente ao consumidor final</b>	Entendemos que dessa maneira estar-se-ia defendendo e protegendo os interesses e direitos do consumidor final conforme determina o Código de Defesa do Consumidor	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sincopetro	Proposta 4	Acrescentar no final da redação dessa proposta o seguinte: “... <b>bem como por grupo de revendedores que utilizariam bases de Distribuidoras regularmente constituídas na forma da lei, devendo-se atentar, ainda, para os aspectos tributários, impondo-se, por exemplo, quando da importação de solventes e metanol, a mesma carga tributária que é aplicada na importação da gasolina.</b> ”	Entendemos que, com essas propostas, estar-se-ia estimulando a livre iniciativa e combatendo uma das irregularidades que mais compromete a concorrência leal nesse setor.	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto pertinente à regulamentação da ANP, que deverá analisar o assunto.
Sincopetro	Proposta 18	Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições governamentais, <b>fiscalizando todos os segmentos envolvidos com essas irregularidades tais como: companhias distribuidoras, postos revendedores, oficinas mecânicas de bombas, etc; além da adoção de medidas mais efetivas e céleres para retirar do mercado os agentes que atuam de forma irregular.</b> ”	Entendemos que essas medidas de combate às irregularidades do setor devem ser permanentes e com o envolvimento de todos os órgãos de fiscalização que podem, e devem, fiscalizar o setor, como um todo.	NÃO ACATADA	A ANP tem como atribuição fiscalizar os agentes econômicos do setor. No que diz respeito às sanções, as mesmas já estão previstas dentro das resoluções da ANP. Além disso, há força tarefa entre vários órgãos do governo no sentido de inibir, evitar e punir os agentes que agem de maneira irregular. A proposta original é que o combate ao comércio irregular seja permanente e ainda, que todos os agentes se envolvam efetivamente.
Sincopetro	Proposta 19	Aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de derivados e biocombustíveis, <b>valendo-se dos mecanismos tecnológicos que devem ser utilizados pelas empresas para escrituração contábil/fiscal para realizar este controle em todos os elos dessa cadeia de comercialização</b> ”.	Entendemos que hoje esse monitoramento seria muito mais fácil de ser exercido se houvesse a utilização, pelos órgãos de fiscalização, dessas tecnologias que as empresas tem que adotar (SAT fiscal por exemplo).	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Sincopetro	Proposta 20	Avaliar a possibilidade de diversificação dos tipos de combustíveis a serem disponibilizados por região, tendo em vista suas especificidades <b>diferenciando os tipos de combustíveis com base no rendimento em razão da octanagem e que isso seja informado ostensivamente ao consumidor final</b>	Idem a justificativa para a Proposta 3 acima	NÃO ACATADA	Entende-se que tal sugestão não faz parte do escopo da Proposta 20.
Sincopetro	Para as Propostas 21, 22 e 23	Acrescentar que se deve garantir a isonomia de tratamento comercial, ou seja, quanto aos preços, os prazos para pagamento, as entregas, as garantias e a política comercial, mediante a expressa proibição de não discriminação por parte das Companhias Distribuidoras para com os postos que operam sob sua bandeira, numa mesma área de influência, independentemente do tamanho e características desses postos, sob pena de se suspender as cláusulas de exclusividade existentes nos contratos firmados, sem prejuízo da obrigação de todos os postos de gasolina, nestes casos de quebra de exclusividade, identificarem, nas respectivas bombas abastecedoras, as distribuidoras de quem adquiriram os combustíveis, nos termos da Resolução 41/2013.	Esse, atualmente, é um dos maiores problemas que afetam, sobremaneira, a saúde econômica financeira dos postos honestos que operam em regime de exclusividade com alguma Distribuidora.  Vale destacar que já houve, inclusive, previsão legal expressa desse tratamento isonômico quando se iniciou o regime de liberdade de preços no setor, em março de 1996, pois o artigo 1º da Portaria nº 63, de 29/03/1996, do Ministério da Fazenda estabelecia que: "Os preços praticados, em regime de liberdade, pelas distribuidoras de derivados de petróleo e álcool, nas vendas da gasolina automotiva e do álcool etílico hidratado para fins carburantes, inclusive dos aditivados, não poderão, no mesmo dia, apresentar uma diferença superior a três por cento entre o maior e o menor preços praticados a seus clientes, para um mesmo produto e a partir de uma mesma base de distribuição."  Cabendo destacar que a diferença acima deve ser revista para se adequar à realidade atual.  Essa previsão legal, que era fundamental para garantir um equilíbrio de mercado na nova realidade de liberdade de preços, infelizmente, durou pouco pois, em 1997, foi revogada.	NÃO ACATADA	Desde a vigência da Lei do Petróleo, os preços são livres. Trata-se de uma questão contratual específica dessa atividade econômica, estabelecida na legislação brasileira.
MTPA	Proposta 7	Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios <b>de arrendamentos de instalações portuárias em</b> portos <b>organizados</b> sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, <b>de modo que</b> incluindo a participação da ANP <b>ocorra em várias das etapas preparatórias que resultarão na licitação, em especial na fase de planejamento de áreas a serem arrendadas.</b> <del>na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação.</del>	1. É oportuno colocar que o texto dessa proposta apresentado originalmente no workshop foi: "Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, incluindo a participação da ANP nas decisões acerca da redação final dos editais." (grifos nossos)  2. Registre-se que o atual texto da Proposta 7 recepciona contribuição feita pelo MTPA, no Bloco 2 do workshop, para que a participação da ANP no processo de novas outorgas em portos organizados ocorra a partir das etapas preparatórias que resultarão na licitação e não apenas na redação final dos editais – como proposto originalmente no workshop – ou antes do processo de consulta e audiência pública dos estudos e do edital – conforme é feito atualmente.  3. Para fins de contextualização, serão apresentadas resumidamente as fases entre a decisão de se arrendar uma determinada área em um porto organizado e a publicação do edital final de licitação, com vistas a examinar quais seriam os momentos oportunos de participação da ANP no processo para se garantir a aderência entre a política de outorgas portuárias, a cargo do Poder Concedente do setor, e as necessidades de infraestrutura	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 7 validada pela iniciativa Combustível Brasil.  NOVA REDAÇÃO:  Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios <b>de arrendamentos de instalações portuárias em portos organizados</b> sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, <b>de modo que</b> a participação da ANP <b>ocorra em várias das etapas preparatórias até a publicação do edital, em especial na fase de planejamento de áreas a serem arrendadas.</b>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>portuária para fins da política de abastecimento de combustíveis no território nacional, a ser conduzida pela mencionada agência.</p> <p>4. O processo de outorgas de instalações portuárias em portos organizados se inicia na fase de planejamento das áreas a serem arrendadas. Nessa fase, definem-se a localização, a finalidade, o porte do terminal e as diretrizes da modelagem econômico-financeira do empreendimento. É oportuno esclarecer que a mencionada fase de planejamento precede a elaboração do Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA de cada empreendimento, etapa necessária do processo, no qual se define a modelagem de cada arrendamento. Registre-se que a fase de elaboração do EVTEA representa, em regra, etapa crítica do processo, uma vez que, ao contrário das demais etapas do fluxo, o estudo é realizado por um terceiro, uma vez que, na atual conjuntura, o Poder Concedente não possui estrutura para elaborá-lo, tampouco a ANTAQ possui competência para tanto.</p> <p>5. Uma vez feito o EVTEA e aprovado pelo Poder Concedente, parte-se para a fase de elaboração do edital de licitação, que cabe à ANTAQ, observada as diretrizes do Poder Concedente. Elaborado esse documento, os mencionados estudo e edital são submetidos ao processo de consulta e audiência públicas, a ser conduzido, pelo marco regulatório vigente, pela ANTAQ, para colher contribuições da sociedade. Após esse processo, tanto a redação do edital de licitação quanto o correspondente estudo podem sofrer alterações.</p> <p>6. O EVTEA e o edital contendo as contribuições do processo de consulta e audiência públicas são submetidos, por força da Instrução Normativa TCU nº 27/1998, ao Tribunal de Contas da União - TCU para apreciação antes da publicação do edital. O TCU, ao se posicionar sobre os documentos, pode também recomendar ou determinar ajustes no estudo e no edital, levando a mais uma rodada de modificação desses documentos. Findo o processo de avaliação do TCU, o EVTEA e o correspondente edital estão aptos a serem publicados para o certame.</p> <p>7. Apresentado o fluxo que precede a licitação de um terminal portuário, é oportuno colocar que, no cenário atual, a ANP é formalmente consultada no processo, por força do § 2º, do art. 16, da Lei nº 12.815/2013, a saber:</p> <p>“Art. 16. Ao poder concedente compete:</p> <p>(...)</p> <p>II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;</p> <p>(...)</p> <p><i>§ 2o No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência</i></p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p><i>Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.”</i></p> <p>8. O comando legal em questão exige a oitiva prévia da agência na definição de diretrizes da outorga de área e seu respectivo instrumento convocatório. De qualquer forma, nos processos de novos arrendamentos conduzidos pelo Poder Concedente e pela ANTAQ realizados até o momento, a manifestação da ANP foi solicitada antes da submissão do edital processo de consulta e audiência públicas, etapa que ocorre necessariamente após a conclusão da elaboração do EVTEA do empreendimento.</p> <p>9. Nesse cenário, em que pese a relevância da manifestação da ANP para a legitimidade do processo, o posicionamento da Agência passa a integrá-lo após as definições do projeto conceitual do empreendimento e da respectiva modelagem, ou seja, quando já houve um dispêndio de energia significativo no processo, o que não parece o momento mais apropriado.</p> <p>10. Ademais, mesmo em um cenário em que as ponderações da ANP sejam integralmente recepcionadas na minuta de edital a ser submetida ao processo de consulta e audiência públicas, deve-se observar a possibilidade de, pelo menos, mais duas rodadas de ajustes no edital: (i) após a consulta e audiência públicas; e (ii) após a apreciação do TCU. Essas possíveis modificações podem distanciar a redação final dos editais do posicionamento feito pela ANP, antes do processo de consulta e audiência públicas.</p> <p>11. Exposto o quadro atual da relação entre Poder Concedente e ANP e considerando o teor da Proposta 7, de que a Agência deve se posicionar na versão final do edital, evidencia-se uma queixa da agência em relação ao processo de licitação de arrendamentos portuários. Por essa linha, na perspectiva da ANP, a interação entre as instituições está aquém do necessário para assegurar os interesses do abastecimento nacional de combustíveis no sistema portuário nacional.</p> <p>12. Nesse contexto, entende-se que o momento chave de participação da Agência deve ocorrer na fase de planejamento de áreas a serem arrendadas, uma vez que a manifestação da ANP nessa etapa do processo pode orientar o Poder Concedente a modelar os arrendamentos portuários destinados a movimentação e armazenagem de combustíveis de forma aderente às necessidades da política nacional de abastecimento de combustíveis.</p> <p>13. Não obstante, a participação da ANP no processo de novas outorgas em portos organizados não deve se limitar a fase de planejamento das áreas arrendadas: é importante que a Agência acompanhe e se manifeste, em maior ou menor grau, nas outras fases do processo de arrendamentos portuários, especialmente na aprovação dos EVTEAs e nos ajustes de redação do edital de licitação.</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>14. Além disso, mostra-se imprescindível uma maior aproximação institucional entre o Poder Concedente e a ANP. Esse canal de comunicação permanente a ser construído entre as instituições visa a possibilitar que, de um lado, a Agência tenha condições de acompanhar o andamento dos processos que resultarão no acréscimo de capacidade de oferta de infraestrutura portuária destinada ao abastecimento de combustíveis no país e, de outro, o Ministério possa se valer da expertise da ANP para aperfeiçoar a modelagem de terminais de graneis líquidos nos portos organizados, tornando esses ativos, ao mesmo tempo, mais atrativos ao setor e adequados à consecução da política pública a cargo da Agência.</p>		
MTPA	Propostas 8, 9, 12, 5 (no que se refere ao setor portuário) e 13	<p>Estabelecer canal de comunicação institucional estruturado e permanente entre os órgãos governamentais relacionados ao setor de combustíveis, o MME, a EPE e a ANP, e os relacionados ao setor portuário, o MTPA e a ANTAQ, com a possibilidade de se envolver atores do setor privado, quando for o caso, com vistas a aperfeiçoar a execução de políticas afetas a ambos os setores, como a de outorgas portuárias e a regulação referente a utilização de infraestrutura portuária por terceiros</p>	<p><u>No que se refere à Proposta 8</u></p> <p>1. Representa diretriz do setor portuário nacional a expansão, a modernização e a otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados, conforme consta no art. 3º da Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013. Para atingir esse objetivo, para áreas em portos organizados que serão objeto de uma nova outorga, é dever do Poder Concedente instaurar processos de novos arrendamentos portuários, em regra, por meio de licitação pública, respeitando a destinação da área prevista no zoneamento do porto e os instrumentos de planejamento. Tal ação integra a execução da política de outorgas portuárias.</p> <p>2. Ao se considerar tal característica de funcionamento do setor portuário, o conteúdo da Proposta 8 mostra-se inócuo, pois o próprio fluxo do sistema se encarrega da realização dos processos licitatórios.</p> <p>3. Contudo, deve-se reconhecer duas características da proposta que merecem ser abordadas: (i) a necessidade de os processos licitatórios atenderem aos diversos agentes regulados; e (ii) a priorização para portos da região Norte e Nordeste. Esses qualificadores da Proposta 8 indicam necessidades do setor de combustíveis não tratadas, na ótica desses atores, de maneira apropriada pelo Poder Concedente. Em decorrência, para suprir lacunas como essas, o Poder Concedente deve mostrar-se, em princípio, mais permeável às queixas e demandas do setor de combustíveis na formulação da política de outorgas portuárias.</p> <p>4. Nesse contexto, parece que o cerne da demanda que culminou na Proposta 8 reside na forma pouco aberta ao setor de combustíveis que o Poder Concedente executa a política de outorgas portuárias. A partir desse entendimento e considerando a justificativa de alteração da Proposta 7, de que uma maior aproximação entre o Poder Concedente e a ANP mostra-se imprescindível para a aderência entre a política de outorgas portuárias e as necessidades de infraestrutura portuária para fins da política de abastecimento de combustíveis no território nacional, sugere-se a reformulação da Proposta 8.</p> <p><u>No que se refere à Proposta 9</u></p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novos textos para as Propostas 5, 9 e 12 validadas pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p><b>PROPOSTA 8: NÃO ACATADA SUA EXCLUSÃO</b></p> <p>Importante manter a proposta 8, com vistas a explicitar a questão das Regiões Norte e Nordeste.</p> <p><b>PROPOSTA 9: ACATADA PARCIALMENTE</b></p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p><b>Aperfeiçoar a regulação e a fiscalização do setor portuário, com vistas a possibilitar o acesso efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores.</b></p> <p><b>PROPOSTA 12: ACATADA PARCIALMENTE</b></p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p><b>Aperfeiçoar</b> mecanismos regulatórios e/ou contratuais para garantir os níveis de serviço adequados nos terminais aquaviários para todos os interessados.</p> <p><b>PROPOSTA 5: ACATADA PARCIALMENTE</b></p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>1. O teor da Proposta 9 já se encontra garantido pelo marco regulatório vigente. No inciso II, do art. 3º da Lei nº 12.815/2013, que estabelece as diretrizes do setor portuário, tem-se:</p> <p><i>“Art. 3º A <b>exploração dos portos organizados e instalações portuárias</b>, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, <b>deve seguir as seguintes diretrizes:</b></i></p> <p>(...)</p> <p><i>II - <b>garantia</b> da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, <b>da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;</b>”</i> (grifos nossos)</p> <p>2. De maneira mais específica, no art. 4º da Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016, que trata da exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do porto, no âmbito dos portos organizados, observa-se:</p> <p><i>“Art. 4º A <b>exploração de áreas e instalações portuárias operacionais está condicionada ao compromisso</b>, por parte das arrendatárias, bem como dos titulares de outros contratos, <b>de prestação de serviço adequado aos usuários</b>, observando, quando compatível com a destinação da área: (...)</i></p> <p><i>II - a <b>prestação de serviços ou disponibilização de bens de forma isonômica e não discriminatória</b>, de acordo com as disposições legais, regulamentares e contratuais pertinentes;</i></p> <p>(...)</p> <p><i>§ 1º <b>As condições estabelecidas no presente artigo deverão ser apuradas e acompanhadas periodicamente, por meio de indicadores que possibilitem a avaliação, pela administração do porto, do desempenho operacional, inclusive ambiental, da arrendatária ou contratada.</b></i></p> <p><i>§ 2º <b>O disposto no parágrafo anterior não afasta ou substitui a fiscalização e apuração direta das atividades realizadas no porto organizado pela ANTAQ, na forma da regulamentação.</b>”</i> (grifos nossos)</p> <p>3. É importante rememorar que o conceito de serviço adequado, advindo da Lei de Concessões de Serviços Públicos – Lei nº 8.987/1995, exige na prestação de serviço condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.</p> <p>4. Em que pese o fato de a agência reguladora setorial, no caso a ANTAQ, prever regulação específica para a questão em debate, o conteúdo da Proposta 9 revela que, na perspectiva dos agentes econômicos usuários dos portos regulados pela ANP e dos grandes consumidores, o acesso à infraestrutura portuária dos portos organizados não está a contento.</p> <p>5. Nesse cenário, parece que o acesso efetivo aos portos organizados por agentes econômicos regulados pela ANP e para</p>		<p>Mapear as áreas de infraestrutura <b>de movimentação de combustíveis e derivados de petróleo</b> prioritárias para realização de investimentos privados.</p> <p>PROPOSTA 13: NÃO ACATADA</p> <p>Embora contida na Proposta 8, sugere-se sua manutenção, de modo a explicitar as questões relacionadas à conclusão das licitações iniciadas.</p>



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>os grandes consumidores passa pelo aperfeiçoamento da regulação do setor portuário, a cargo da ANTAQ. Um caminho possível para que esse processo de melhoria contínua da regulamentação do setor portuário em relação ao setor de combustíveis se dê de forma abrangente seria via diálogo permanente entre as instituições envolvidas, a exemplo do que propomos na reformulação da Proposta 8.</p> <p><u>No que se refere à Proposta 12</u></p> <p>1. Os atuais contratos de novos arrendamentos e as renovações de contratos de arrendamento após a entrada em vigor da Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013 - possuem dispositivos que determinam níveis de serviço adequados, em atendimento às diretrizes do setor e regulamentação infralegal, cabendo à ANTAQ a fiscalização das metas de níveis de serviço pactuadas.</p> <p>2. Assim como colocado nos comentários justificativa de alteração das Propostas 8 e 9, a política em curso por parte de MTPA e ANTAQ para a definição de níveis de serviço nos contratos de arrendamentos encontra-se, na perspectiva do setor de combustíveis, insuficiente. Como esse tema está inserido na política de outorgas portuárias, entende-se que reformulação da Proposta 8 também se aplica para essa questão.</p> <p><u>No que se refere à Proposta 5</u></p> <p>1. Cabe observar que a Proposta 5 refere-se não somente ao tema infraestrutura portuária, mas também aos demais eixos estratégicos do Combustível Brasil, o que inclui investimentos em refino.</p> <p>2. Especificamente à priorização de investimentos privados em infraestruturas portuárias, deve-se retomar o argumento de que os mesmos podem ser realizados por meio das três frentes de ampliação da oferta de capacidade portuária: (i) novos arrendamentos em portos organizados; (ii) autorização de instalações portuárias fora do porto organizado; e (iii) renovações de contrato de arrendamento com novos investimentos.</p> <p>3. No que se refere à definição geográfica desses investimentos prioritários em infraestrutura portuária para o interesse do abastecimento nacional e dos respectivos agentes desse mercado, mostra-se necessária maior aproximação entre os órgãos governamentais dos setores portuário e de combustíveis para que tal priorização seja construída em conjunto e se busquem os meios mais adequados – frentes de investimentos privados - no setor portuário para implementá-la.</p> <p><u>No que se refere à Proposta 13</u></p> <p>1. De posse desse entendimento, a implantação da reformulação da Proposta 8 permite o alcance do objetivo insculpido na atual Proposta 5.</p> <p>2. A Proposta 13 também trata da realização de novos investimentos em infraestrutura portuária para atendimento do</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			abastecimento de combustíveis no país, objetivo, a nosso ver, idêntico ao da Proposta 5. Por esse motivo, o comentário feito na Proposta 5 vale para a Proposta 13.		
MTPA	Proposta 14	EXCLUÍ-LA	<p>1. A Proposta 14 apresenta imprecisão conceitual em seu enunciado que merece ser esclarecido. Os contratos de arrendamentos em portos organizados, a que o texto da proposta remete, são firmados entre as entidades privadas, os arrendatários, e o Poder Concedente do setor portuário nacional que, desde a publicação da Lei nº 12.815/2013, é exercido pela pasta ministerial a cargo dos portos, atualmente o MTPA2. Assim, as Autoridades Portuárias, a partir da mudança do marco regulatório do setor, não mais têm competência sobre os contratos de arrendamento, em curso – que foram sub-rogados pela SEP/PR e, em seguida, pelo MTPA - ou novos.</p> <p>2. Nesse cenário, qualquer solicitação do setor de combustíveis para que sejam modificados termos e condições gerais dos contratos de arrendamento, em curso ou novos, deve ser remetida ao MTPA e à ANTAQ - responsável pela elaboração dos editais de licitação de novos arrendamentos, a partir dos quais derivarão os novos contratos de arrendamento.</p> <p>3. Feito esse esclarecimento conceitual, é importante ressaltar que as regras para renovação contratual encontram-se definidas em cada contrato de arrendamento. Além do mais, com a alteração do marco legal, em 2013, foi editado um conjunto de normas infralegais – como as Portarias SEP/PR nº 349/2014 e nº 499/2015 e a Resolução ANTAQ nº 3.220/2014 - que disciplinam, dentre outros assuntos, as prorrogações de contratos e suas correspondentes recomposições de equilíbrio econômico-financeiro de contrato.</p> <p>4. Dessa forma, a demanda solicitada pela Proposta 14 já se mostra presente no marco regulatório do setor e em aplicação, haja vista o conjunto de 18 renovações contratuais assinadas pelo Poder Concedente com arrendatários, sendo 13 delas contendo novos investimentos em relação ao contrato vigente – posição de 31/03/2017. Por conseguinte, em nosso entendimento, a proposta em questão mostra-se sem efeito.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 14 validada pela iniciativa Combustível Brasil.</p> <p>NOVA REDAÇÃO</p> <p>Aprimorar os termos e as condições gerais que devam constar nos contratos entre o poder concedente do setor portuário nacional e as entidades privadas, que contemplem as regras para renovação contratual e permitam o retorno do investimento ou seu ressarcimento.</p>
Milton Silva	Página 11	Os produtores e os importadores apontaram a ausência de uma política de médio e longo prazos para o abastecimento de combustíveis no País. incluindo o papel dos biocombustíveis e a estratégia de suprimento de derivados de petróleo (produção e/ou importação).	Não há necessidade de explicitar.	NÃO ACATADA	Entende-se que deva ser mantido o texto original, já que descreve na íntegra o que pensam os produtores e importadores no que diz respeito às políticas para o abastecimento de combustíveis do país. De qualquer forma, o trecho "... incluindo o papel dos biocombustíveis e a estratégia de suprimento de derivados de petróleo (produção e/ou importação) ", apenas ressalta o papel dos biocombustíveis e a importância de existir uma estratégia para suprimento de derivados de petróleo.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Milton Silva	Proposta 1	Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em <del>novas refinarias-refino</del> no País.	Ampliar o escopo para novas e já existentes refinarias	NÃO ACATADA	Entende-se que a Proposta 1 não trata de investimentos em Refino, e sim, a Proposta 2. "Não obstante, ressalta-se que a Proposta 2 (Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País) refere-se tanto ao parque de refino existente (ampliação) como a novas refinarias.
Milton Silva	Inclusão de Proposta	Desenvolver e propor ao mercado (MME e ANP) a todos os agentes, por pólos de consumo, ações e investimentos considerando redução de custos (ex reduzir caminhões na estrada) e eficiência nas operações para se girar ao máximo os ativos existentes antes de se investir em novos ativos. Ações operacionais para ter mais eficiência no uso dos ativos(navios,portos,piers, terminais etc), com corredores de internação de produtos, comum a todos(ex ferrovia) para se ter escala. Analisar cada área de consumo e propor as alternativas de menor custo e maior eficiência integrado com todos os agentes que participam do abastecimento	Uso inadequado dos ativos com folga para uma maior utilização, aproximar os produtos dos mercados em maior escala, que reduz custo e barateia o produto ao consumidor, integrado e não cada agente fazendo o que acha melhor e com maior envolvimento do governo nas propostas. Visão de produção, mercado e logística de escoamento	NÃO ACATADA	Entende-se que o desenvolvimento do mercado e aumento de eficiência operacional já são citados no documento.
Fecombustíveis	Documento completo, em especial p. 26-28 e 32	Aprofundar o diagnóstico e as proposições à realidade da revenda varejista de combustíveis.	O documento "Combustível Brasil - Setor de combustíveis e Derivados de Petróleo" objetiva avaliar as recentes mudanças no mercado de combustíveis diante do reposicionamento da Petrobras e propor novas diretrizes, ações e medidas por parte do governo, com o envolvimento dos integrantes da cadeia <i>downstream</i> .  Ocorre que os efeitos decorrentes das propostas apresentadas para a cadeia da revenda varejista a nosso ver não foram adequadamente enfrentados pelo documento, que faz menção ao setor apenas em breves passagens (p. 26-28 e 32). No que tange à defesa da concorrência, os problemas decorrentes da desigual relação distribuidora-revendedor, que atingem a maior parte dos varejistas, não foi sequer abordada. Note-se, por outro lado, que a profusão das distribuidoras "barrigas-de-aluguel" afeta de forma direta os interesses das distribuidoras de grande porte, não somente à revenda. Nessa seara, é preciso incluir no debate questões já denunciadas à ANP e que afetam a maior parte da revenda, como é o caso dos preços discriminatórios praticados na relação comercial distribuidoras-revendedores, dentre outras problemáticas contratuais. Não menos importante, cabe ainda discutir a necessidade de reformulação da ferramenta "pesquisa de preços", manejada pela ANP, aplicada de forma amostral, com vícios que não refletem a realidade dos preços do mercado e podem iludir o consumidor.	NÃO ACATADA	Entende-se que se trata de uma questão contratual específica dessa atividade econômica, estabelecida entre as partes.
Fecombustíveis	Proposta 02	Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País, <b>garantindo-se que na ampliação do parque de refino</b>	Com a provável inserção de grandes empresas petrolíferas no mercado de refino, já atuantes na etapa de distribuição, é preciso	NÃO ACATADA	Entende-se que garantir o mercado para pequenas e médias distribuidoras constitui intervenção direta no mercado, o que vai

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<b>seja considerada a necessidade de suprimento de médias e pequenas distribuidoras de combustíveis em todo o país.</b>	haver mecanismos que garantam a participação no mercado de distribuidoras de menor porte.		de encontro aos objetivos da Iniciativa Combustível Brasil.
Fecombustíveis	Proposta 03	Analisar e propor políticas para fomento à formulação de combustíveis, produção local de óleos lubrificantes básicos e outros derivados, <b>com a previsão da remodelação do sistema de controle de qualidade nas etapas de produção/importação/formulação/distribuição.</b>	De acordo com os boletins de fiscalização da ANP, verifica-se haver uma concentração de atos de controle de qualidade da etapa da revenda varejista, que deve ser estendida às fases anteriores, sobretudo em função de recentes e graves episódios de desconformidades originadas na fase de formulação/distribuição.	NÃO ACATADA	A contribuição, além de fugir ao escopo da Proposta 3, trata de regulação de competência da ANP.
Fecombustíveis	Proposta 8	Sem propostas para alteração no texto, apenas comentário no campo ao lado	Melhorar a capacidade de Tancagem e construção de novas Bases Secundárias nas duas regiões é imprescindível para evitar o desabastecimento a cada atraso de navio e principalmente nos casos de enchente (exemplo a enchente do Rio Madeira em 2015 que causou sérios transtornos) ou seca (quando a navegação fica prejudicada sendo necessária redução do volume transportado).	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Fecombustíveis	Proposta 09	Possibilitar o acesso efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores, <b>compreendidos como [...].</b>	Definir o termo “grandes consumidores”, explicitando as variáveis consideradas pela definição.	NÃO ACATADA	O conceito de grandes consumidores está definido na Resolução ANP Nº 34/2007.
Fecombustíveis	Proposta 16	Segundo distribuidores e importadores, ..... bem como edição de ato com as diretrizes do governo para o abastecimento do mercado brasileiro, <b>mesmo em regiões distantes, de consumo baixo, com garantias comerciais para os agentes que lá estão instalados.</b>	Evitará o desabastecimento de pequenas regiões e o aumento dos custos para população das mesmas.	NÃO ACATADA	Entende-se que o documento já identifica a necessidade da garantia do abastecimento nacional, com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL).
Fecombustíveis	Proposta 18	Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições Governamentais. <b>Criar uma força-tarefa, multi-equipe, (ANP, policiais, Ministério Público, etc) mantida com verba específica para esta atividade.</b>	Maior eficácia no combate às fraudes metrológicas, de qualidade, sonegação e dos roubos de carga de combustíveis (o roubo de cargas por exemplo tem se intensificado muito).	NÃO ACATADA	Entende-se que a proposta original já contempla esta “força-tarefa” e os agentes envolvidos. Sobre o trecho “com verba específica”, tal definição não está no escopo da iniciativa.
Fecombustíveis	Proposta 22	Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das atividades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas, <b>e aprimorar os mecanismos de detecção e combate de práticas de preços discriminatórios e/ou concorrência desleal.</b>	Por ausência e falta de transparência na política de precificação das distribuidoras, aliado ao grande número de queixas de revendedores de que estão sendo alvos de prática de preços discriminatórios, com distorções no mercado e prejuízos à livre iniciativa e livre concorrência, entendemos necessário o estabelecimento de mecanismos de detecção e combate dessa prática anticompetitiva.	ACATADA PARCIALMENTE	A prática de preços discriminatórios é considerada prática anticompetitiva, já contemplada no texto da proposta 22. O combate à concorrência desleal, não.  A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto para a Proposta 18 validada pela iniciativa Combustível Brasil.  NOVA REDAÇÃO <b>DA PROPOSTA 18:</b>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
					Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis e à concorrência desleal, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições governamentais.
Fecombustíveis	Proposta 23	Aperfeiçoar a atuação regulatória visando ao controle de cláusulas contratuais potencialmente danosas à concorrência e/ou que afetem a garantia do suprimento de combustíveis, <b>implementando regulação contratual em relação às cláusulas de rescisão de contratos entre postos e distribuidoras, com vistas a facilitar o exercício da liberdade contratual em casos de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assegurar o direito de aquisição dos equipamentos cedidos em comodato, por valores apurados conforme índices oficiais de depreciação de equipamentos industriais (IN SRF 130/99...).</b>	Nos contratos entre postos e distribuidoras as penalidades contratuais são estabelecidas exclusivamente contra o revendedor e inviabilizam o exercício da liberdade de encerrar o contrato, configurando barreiras à saída. Além disso o comodato de equipamentos tem sido utilizado frequentemente como mecanismo de retenção do revendedor que deseja encerrar o vínculo de exclusividade, retardando a sua mudança de bandeira, em face dos elevados custos e procedimentos burocráticos para a devolução dos equipamentos.	NÃO ACATADA	Entende-se que se trata de uma questão contratual específica dessa atividade econômica, estabelecida entre as parte.
Fecombustíveis	Proposta 28	Desenvolver estudo quanto aos impactos dos tributos sobre a eficiência na produção e distribuição de combustíveis, bem como na logística de abastecimento interestadual, <b>sobretudo no que tange ao ICMS, avaliando a possibilidade da instituição de alíquota única, bem como da base de cálculo.</b>	Mapear os impactos da "guerra fiscal" na formação do preço dos combustíveis, e prevenir práticas de concorrência desleal com fundamento em política tributária entre empresas situadas em estados distintos (especialmente empresas que estão em área de fronteira entre entes federados)	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Fecombustíveis	Sugestão de inclusão de proposta	Criar grupo permanente e Multi-Institucional para acompanhar, aconselhar, intermediar e ser consultado sobre a execução das propostas.	Espécie de conselho que ficará encarregado de retransmitir as outras entidades e/ou representados os avanços, gargalos, dificuldades, entre outras informações sobre as atividades e/ou conquistas referentes a essas propostas.	NÃO ACATADA	A Iniciativa Combustível Brasil já prevê a criação de Comitê Técnico
Sindicagás	Página 3	Comentário.	<p>Importante consignar a relevância do desenvolvimento desse trabalho de grande valia pelo MME, ANP e EPE, reunindo em uma Consulta Pública as mais diversas propostas de ações e medidas voltadas para a promoção e a intensificação da livre iniciativa no mercado brasileiro de combustíveis.</p> <p>Cumpra salientar que a Petrobras, a partir de sua fundação, tem atuado como ente essencial e monopolista na produção e importação de combustíveis e, de mesmo modo, através de sua malha de refinarias e da Transpetro, como elo garantidor de 100% do abastecimento nacional de combustíveis e, como não poderia ser diferente, do GLP. Apesar da revisão da Lei do Petróleo, ainda em 1997, a não criação de marcos infralegais necessários, resultou na manutenção do monopólio, de fato, do abastecimento nacional nas mãos da Petrobras, enorme responsabilidade.</p> <p>Em vários trechos do relatório final Combustível Brasil, podemos observar que a Petrobras tem uma nova política de preços, o que é elogiável, porém a mesma não pode-se dizer pública, pois a</p>	Somente comentário	A contribuição deve ser analisada quando do desenvolvimento das propostas nas etapas posteriores da Iniciativa

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>publicidade foi tão somente de sua instauração, mas segue sendo, de toda forma, importante consignar que no caso do GLP essa política não se aplica.</p> <p>Portanto, como vivenciamos um novo cenário da cadeia de suprimento do GLP, perante a anunciada intenção de redução de responsabilidade da Petrobras sobre o suprimento do produto e redução de investimentos por parte da estatal, é fundamental a criação de um novo ambiente regulatório e arranjos comerciais que possam estimular o ingresso de agentes privados na cadeia de abastecimento nacional.</p> <p>Entendemos que tais medidas devem ser tomadas de forma conjunta, a partir da indicação do CNPE - Conselho Nacional de Política Energética e da adequação e construção de marcos infra legais pela ANP.</p> <p>Nesse sentido, é importante que o Governo disponha de regras que garantam o desenvolvimento do mercado de preços livres. Desta maneira, é de suma importância que o Governo defina um modelo eficiente para a indústria de petróleo e seja dado a Petrobras um período de adaptação a essa nova regra, desde que essa transição seja também monitorada pelo próprio Estado.</p> <p>Destacamos abaixo alguns aspectos que julgamos imprescindíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As políticas públicas emanadas pelo CNPE para agentes com atuação dominante devem ser geridas dentro de patamares conhecidos e públicos, com faixas de preços máximos e mínimos dentro de um parâmetro de mercado internacional;</li> <li>- É de suma importância a criação de ambiente adequado para que a iniciativa privada possa ingressar efetivamente no mercado de abastecimento de combustíveis;</li> <li>- Condições de competitividade devem ser desenvolvidas pelos marcos infralegais, como forma de garantir aos investidores a possibilidade de atuação e competição com os agentes dominantes, como a Petrobras;</li> <li>- Os marcos infralegais devem reconhecer os diferentes usos dos produtos, as políticas sociais para acesso e determinar, de forma previsível e clara, que a Petrobras e demais agentes devem obedecer práticas concorrenciais reconhecidas internacionalmente, afastando a possibilidade de práticas de dumping ou outra qualquer prejudicial à concorrência, considerando o produto em cada modalidade de uso;</li> <li>- A importância do papel da ANP na criação de um novo modelo de gestão do abastecimento que possa acompanhar e monitorar o adequado abastecimento de todo o território nacional;</li> <li>- Necessidade que a ANP avalie os níveis de serviço da Petrobras identificando possíveis oportunidades de melhoria com a combinação do investimento privado e da Petrobras;</li> </ul>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>- Estabelecimento pela ANP de um marco regulatório que incentive novos arranjos comerciais baseados no investimento privado de longo prazo para a infraestrutura nacional de abastecimento nacional, entendendo que o novo ambiente será, primordialmente, de rivalidade entre entrantes e Petrobras;</p> <p>- Definição de linha direta de influência entre ANP e autoridades portuárias, com a intenção de estimular a ampliação e/ou adequação das capacidades portuárias, estabelecendo Combustíveis como um tema prioritário merecedor de um tratamento estratégico;</p> <p>- É desejável que o CNPE estabeleça formas de utilização de mecanismos legais, já existentes, assim como regras de implementação e aperfeiçoamento destes marcos legais, os quais poderão ser acionados pelo Governo para amenizar variações extraordinárias nos preços do GLP, se assim for do interesse do Governo, mas impedindo que artificializações recaiam sobre a Petrobras;</p> <p>- Essencialidade de que sejam revistas as extemporâneas restrições ao uso do GLP em consonância com o interesse do Governo pela atração de capital privado para o investimento em infraestrutura do GLP.</p> <p>Por todo exposto, com o espírito colaborativo que sempre sustenta as iniciativas do Sindigás, encaminhamos a seguir alguns comentários e sugestões para melhor debate e desenvolvimento dos temas apresentados:</p>		
Sindigás	Página 3, 3º parágrafo itens 1, 2 e 3	<p>(1) a promoção de uma nova política de preços e a maximização de margens na cadeia de valor, <b>ainda não confirmada para todos os combustíveis;</b></p> <p>(2) <b>afastamento da obrigação de abastecimento de algumas áreas geográficas e de produtos do mercado brasileiro</b> - a não garantia integral do abastecimento do mercado brasileiro, <b>por entender que, em sua lógica de negócios, há a previsão do ingresso de mais agentes para o atendimento total da demanda;</b> e</p> <p>(3) o desenvolvimento de parcerias no <i>downstream</i>, possibilitando a introdução de outros atores no refino e na logística.</p>	<p>Importante frisar que a política de preços da Petrobras anunciada em fatos relevantes dá-se somente para Diesel e Gasolina, e ademais não é apresentado nada mais que uma intenção de seguir uma "paridade" com mercados internacionais, mas não estabelece uma obrigação, e menos ainda uma parametrização que o mercado possa compreender, acompanhar ou monitorar.</p> <p>A desobrigação deveria ser redefinida como a indicação firme das áreas geográficas onde a empresa, hoje monopolista, pretende desobrigar-se a abastecer, isto certamente seria mais atrativo ao capital, pois permanecer no mesmo mercado somente por que a empresa monopolista e hegemônica abastecedora "desobriga-se" mais gera uma insegurança que uma oportunidade. A desobrigação por parte da Petrobras precisa seguir passos e prazos que garantam o tempo para que os privados invistam, não pode-se anunciar uma mudança estrutural "imediate", salvo deseje-se uma ruptura com riscos importantes.</p> <p>Existe sim a oportunidade de desenvolvimento de diversas parcerias com a Petrobras, e esperamos que ocorram, mas na verdade o afastamento da monopolista deverá, para bem do mercado, gerar mais oportunidade de rivalidades do que de parcerias. Assim, cabe as autoridades ficarem atentas se estas rivalidades sustentam-se, e se as parcerias protegem os interesses da concorrência. Estas afirmações devem ser</p>	NÃO ACATADA	Trata-se do PNG da Petrobras, fora do escopo do trabalho da Iniciativa.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			entendidas não como crítica do quanto pretendido, mas sim como observância do efeito de “parcerias” com agentes dominantes.		
Sindicás	Página 4 – introdução, 2º parágrafo	Essa situação contrasta fortemente com o desenvolvimento do <i>upstream</i> no Brasil, setor no qual empresas privadas passaram a atuar como parceiros da Petrobras e como atores independentes, onde com sistemas de leilões e transparência nos preços praticados pelo agente hegemônico e não o mercado, deu espaço à parcerias e rivalidades, em arranjos diversos.	No Sistema de <i>Downstream</i> a política de abastecimento da Petrobras, os planos de negócio expansionistas, com anúncios de novas refinarias, terminais, centrais petroquímicas, UPGNs, etc., e a formação inadequada de preços dos produtos no mercado interno, com longos períodos de preços abaixo da Paridade de importação (Dumping ao mercado internacional) e curtos períodos de preços acima do mercado internacional, gerou o desinteresse, por parte do capital privado de investir em alguns segmentos que ficaram reservados à Petrobras.  O Capital Privado ainda teme que o “monopólio”, ou a posição hegemônica reintegre, na Petrobras, práticas anticompetitivas, pois faltam regras que garantam a existência de arranjos de rivalidade com a estatal.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Essa situação contrasta fortemente com o desenvolvimento do <i>upstream</i> no Brasil, setor no qual empresas privadas passaram a atuar como parceiros da Petrobras e como atores independentes, dando espaço a parcerias e estimulando a competitividade, por meio de diversos arranjos
Sindicás	Página 9 - premissas	Mudança da estratégia da Petrobras para os segmentos de refino, transporte, armazenamento e comercialização de derivados, conforme presente em seu PNG 17-21, de promoção de política de preços de mercado, de maximização de margens na cadeia de valor, que ainda precisam ganhar maior transparência, mantendo a entrega de derivados nos pontos de entrega economicamente atrativos, e de busca por parceiros, assim como atração de novos competidores para atuação no <i>downstream</i> ;	O plano de maximização de margens da Petrobras é um plano interno, mas que não está traduzido em formulações compreensíveis para o mercado que ainda tem registrada uma prática nada atrativa de formação de preços por parte da Estatal. Prática esta que trouxe prejuízos para a empresa e afastou parceiros e competidores para o mercado de <i>Downstream</i> .  É necessário ultrapassar o limite da intenção e da demonstração de práticas com dois ou mais produtos, precisa ser transparente, vigiado e aplicado a toda a gama de produtos da atual monopolista.  Trata-se de um plano que trará oportunidade de parcerias para a Petrobras, mas o Plano precisa estar igualmente estruturado para a atração de rivais à Petrobras, pois os investidores devem estar livres para constituir seus arranjos societários e a sociedade precisa de rivalidade como oportunidade de gerar concorrência que traga os desejados benefícios.	NÃO ACATADA	A sugestão apresentada altera premissas já consolidadas e amplamente discutidas no âmbito da Iniciativa
Sindicás	Página 10 - Estímulo à livre concorrência no mercado de combustíveis;	Comentário.	Com a posição monopolista atual da Petrobras hegemônica, em futuro próximo, esta livre concorrência necessitará contar com ferramentas que garantam transparência na formação de preços por parte deste pesado agente.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 10, in fine	Prática de preços livres, nos diversos elos da cadeia, que fortaleça a concorrência entre os diversos agentes no mercado interno e que propicie segurança e confiança necessárias para incentivar investimentos privados de longo prazo, contando, contudo, com parâmetros que garantam que o agente hegemônico não possa comportar-se fora de faixas previsíveis e aceitáveis.	A liberdade de formação de preço é condição basilar do sucesso da iniciativa privada, mas é fundamental que o agente hegemônico tenha sua formação de preços monitorada dentro de faixas, máximas e mínimas, que precisam ter parâmetros públicos, evitando, preventivamente o Dumping e/ou o abuso de poder econômico.  Onde não existe tal grau de concentração a concorrência encarrega-se de vigiar e garantir que esta liberdade seja proveitosa para a melhoria continuada dos níveis de serviço e para	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Prática de preços livres, nos diversos elos da cadeia, que fortaleça a concorrência entre os diversos agentes no mercado interno e que propicie segurança e



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			que o Consumidor, elo fraco desta cadeia, possa ter uma gama de opções a buscar.		confiança necessárias para incentivar investimentos privados de longo prazo.  O RESTANTE DO COMENTÁRIO ESTÁ CONTEMPLADO NAS PREMISSAS
Sindicás	Página 11 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes, 1º parágrafo	Os produtores e os importadores apontaram a ausência de uma política de médio e longo prazos para o abastecimento de combustíveis no País, incluindo o papel dos biocombustíveis e a estratégia de suprimento de derivados de petróleo (produção e/ou importação). <b>Esses agentes também relataram as dificuldades associadas à logística das recentes importações de derivados e comentaram sobre a importância da manutenção de preços competitivos, e com faixas de formulação conhecidas, assim como a insuficiência das políticas de "open access" para que empresas possam planejar suas importações para atração de investimentos e desenvolvimento do setor de combustíveis, que se dará quando conhecido o real recuo da Petrobras com definição de áreas de atuação onde não mais terá presença hegemônica.</b>	Preços competitivos são necessários, mas no caso de um agente hegemônico atuante no mercado faz-se necessário que seja conhecido, publicado e divulgado em sistema público as "faixas", de preço máximo e mínimo, que a empresa hegemônica atuará, evitando "Dumping" ao mercado internacional ou abuso de poder econômico, com uma artificialização aos moldes que vivemos no Brasil nos tempos recentes.  Some-se a isto o fato de que a argumentação de que o modelo de "open access" mostra-se suficiente para a importação de produtos não aplica-se para um sistema saturado.  Na prática o modelo de "Open Access" vigente, está construído, com excelência, para um mercado com sobre oferta de infraestrutura, e vivemos um déficit, assim a Petrobras poucas vezes poderá ceder sua estrutura atual.  Faz-se necessário que nas áreas que o Estado deseja que existam investimentos a Petrobras desinvista até que reste em um tamanho proporcional a um mercado de rivalidades. Com a Hegemonia da Petrobras não existe espaço para atração a investimentos para complementos insignificantes, pois o rival não poderá sustentar-se frente à Petrobras, restante.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório  NOVA REDAÇÃO:  (...) <b>Esses agentes também relataram as dificuldades associadas à logística das recentes importações de derivados e comentaram sobre a importância da manutenção de preços competitivos. O setor de GLP considera haver insuficiência de políticas de "open access" para que empresas possam planejar suas importações de GLP para atração de investimentos e desenvolvimento do setor.</b>
Sindicás	Página 11 – Pontos abordados e posicionamento dos agentes, 2º parágrafo	<b>A afirmação da Petrobras não se sustenta na prática para atração de capital.</b>	A Petrobras precisa desinvestir nas áreas onde o Estado pretenda atrair capital privado. Caso não ocorra o ambiente de competição não será criado e o investimento não ocorrerá.  As regras de Open Access são corretas, mas não atraem investidores para os espaços marginais deixados pela Petrobras.  Na prática o modelo de "Open Access" vigente, está construído, com excelência, para um mercado com sobre oferta de infraestrutura, e vivemos um déficit, assim a Petrobras poucas vezes poderá ceder sua estrutura atual.  Faz-se necessário que nas áreas que o Estado deseja que existam investimentos a Petrobras desinvista até que reste em um tamanho proporcional a um mercado de rivalidades. Com a Hegemonia da Petrobras não existe espaço para atração a investimentos para complementos insignificantes, pois o rival não poderá sustentar-se frente à Petrobras, restante.	NÃO ACATADA	Entende-se que se trata do registro de posicionamento do agente Petrobras.
Sindicás	Página 12, in fine	Outro ponto importante para atração de investidores em refino é ter uma política de preços de derivados que observe os mercados internacionais. Assim, o refinador terá garantia de que vigoram as regras de mercado na	A publicidade é fundamental para a manutenção de um agente hegemônico, maiormente se este pretende manter-se hegemônico através de atividades de "Join Ventures", o que é elogiável, mas precisa ser regulado.	NÃO ACATADA	Entende-se que o texto já prevê o alinhamento de preços com o mercado internacional.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>determinação dos preços. Ademais, deve-se garantir o adequado acesso à infraestrutura primária, de modo a garantir o escoamento de seus produtos. <b>Esta garantia deve dar-se pela publicação de faixas de preços atreladas ao mercado internacional.</b></p>	<p>A não existência de Faixas de Preços, máximos e mínimos, aplicadas à agentes dominantes, atrelados ao mercado internacional, que possam ser auditadas por qualquer agente do mercado, impedirá novos investimentos e inviabilizará as propostas de desenvolvimento de parcerias que não se sustentarão com base em promessas.</p>		
<p><b>Sindicás</b></p>	<p><b>Página 13 – Infraestrutura Portuária</b></p>	<p>A movimentação de derivados no país depende fundamentalmente do transporte marítimo e da infraestrutura portuária primária. Por outro lado, há diversas empresas que operam em portos públicos por meio de contratos precários, com duração de 6 meses, o que traz insegurança à movimentação de combustíveis e a investimentos para a ampliação das instalações e garantia do abastecimento. Ademais, segundo os agentes privados, há gargalos para a operação eficiente do sistema de abastecimento brasileiro e/ou barreiras para a atração de investimentos.</p> <p><b>É desejável que a ANP apresente ao Ministério de Transportes o quão estratégico são as instalações para abastecimento nacional de combustível e sugira uma solução que isente as áreas de licitação ou reconheça, que mesmo localizadas em área operacional, desenvolvam atividades não operacionais e que os concursos pelas áreas devem seguir um rito de avaliação imobiliária e não o conceito de modicidade tarifária, o que já inviabilizou fases diversas dos leilões das áreas destas empresas.</b></p>	<p>A aplicação do conceito de Modicidade Tarifária para leilão das áreas destinadas à combustíveis resultou em fracassadas tentativas.</p> <p>Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como áreas não operacionais dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.</p> <p>Os dispositivos legais estão compreendidos, mas deve-se eliminar o debate sobre se as operações de combustíveis são ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos.</p>	<p>ACATADA PARCIALMENTE</p>	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p><b>O setor de GLP considera desejável que a ANP apresente ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil o quão estratégico são as instalações para abastecimento nacional de combustível e sugira uma solução que isente as áreas de licitação ou reconheça, que mesmo localizadas em área operacional, desenvolvam atividades não operacionais e que os concursos pelas áreas devem seguir um rito de avaliação imobiliária e não o conceito de modicidade tarifária, o que, de acordo com o setor, já inviabilizou fases diversas dos leilões das áreas destas empresas.</b></p>
<p><b>Sindicás</b></p>	<p><b>Página 13 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes</b></p>	<p>A Petrobras registrou que, conforme sua estratégia para o segmento de refino, transporte e comercialização de derivados, <b>excetuando-se desta análise o GLP, Gás Liquefeito de Petróleo</b>, a empresa adota política comercial que tem por objetivo garantir as operações em bases econômicas, incluindo o repasse a seus clientes dos custos logísticos inerentes à atividade de distribuição e a introdução da figura dos Pontos de Fornecimento Limitados (PFL).</p> <p>De acordo com a Petrobras, os PFL, previstos nos contratos comerciais vigentes com as distribuidoras de diesel e gasolina, preveem a possibilidade da redução da oferta de combustíveis líquidos em até 50% do volume de referência em São Luís (MA), Belém (PA), e Araucária (PR) e em até 30% em Fortaleza</p>	<p>O texto induz ao entendimento de que existe uma política de preços, dentro de regras de mercado para todos os derivados comercializados pela Petrobras, e a própria empresa reconhece que esta prática não aplica-se, pelo menos ao GLP.</p> <p>Não existe formação de preço transparente para o GLP e não observamos importações do produto nos últimos tempos, salvo especialidades.</p> <p>Ainda no caso do GLP a Petrobras afirma não ter um plano de recuo com datas e movimentos planejados, logo deixa o setor em compasso de espera, pois com a artificialização de preços cria um desestímulo à importação do produto e de investimento em infraestrutura.</p>	<p>NÃO ACATADA</p>	<p>Entende-se que se trata de registro de posicionamento da Petrobras.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<p>(CE), volumes indicados com 60 dias de antecedência.</p> <p>De acordo com a Petrobras, atualmente, com o mercado mais aberto e com preços competitivos, novos investimentos em portos estão se concretizando, como Porto do Açu (RJ), Porto Central (ES) e Pecém (CE). Além disso, as distribuidoras informaram que estão utilizando sua infraestrutura na região Nordeste, que estava em desuso, estimulando, desta forma, a concorrência. <b>Excetando-se o GLP, Gás Liquefeito de Petróleo, para o qual as políticas não podem chamar-se de abertas.</b></p>			
Sindicás	Página 14, 1º Parágrafo	Comentário.	<p>A inexistência de folgas divulgada pela Petrobras caracteriza a ineficácia das políticas de "Open Access" não por serem incorretas, mas por serem inaplicáveis para o funcionamento do mercado.</p> <p>Na prática o modelo de "Open Access" vigente, está construído, com excelência, para um mercado com sobre oferta de infraestrutura, e vivemos um déficit, assim a Petrobras poucas vezes poderá ceder sua estrutura atual.</p> <p>Faz-se necessário que nas áreas que o Estado deseja que existam investimentos a Petrobras desinvista até que reste em um tamanho proporcional a um mercado de rivalidades. Com a Hegemonia da Petrobras não existe espaço para atração a investimentos para complementos insignificantes, pois o rival não poderá sustentar-se frente à Petrobras, restante.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 14, 2º parágrafo	<p>Os distribuidores consideram que as condições de armazenamento e movimentação de combustíveis nas Regiões Norte e Nordeste são as mais críticas do País, por apresentarem menor infraestrutura e maior expectativa de crescimento da demanda. <b>Deficiências resultantes dos anúncios de investimentos em Refinarias na Região, o que inibiu, tanto para os privados como para a Petrobras a expansão dos investimentos em armazenamento.</b></p>	Autoexplicativo.	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p>Os distribuidores consideram que as condições de armazenamento e movimentação de combustíveis nas Regiões Norte e Nordeste são as mais críticas do País, por apresentarem menor infraestrutura e maior expectativa de crescimento da demanda. <b>O setor de GLP justifica que não houve investimentos privados em armazenamento devido aos planos de investimento anunciados pela Petrobras em novas refinarias na região.</b></p>
Sindicás	Página 14, 3º parágrafo	De forma complementar, a Petrobras apontou que a baixa capacidade de armazenamento dos distribuidores nos portos das regiões Norte e Nordeste implicam em um abastecimento ineficiente, caracterizado por sobreestadias elevadas, programação não otimizada de	A mudança abrupta de planos da Petrobras manteve-a no nível de ineficiência que esta determinou trabalhar para períodos que antecediam investimentos em Refino no Nordeste. Diante dos planos de investimento existentes, há pouco, não fazia sentido para qualquer agente o investimento em infraestrutura para ampliação da capacidade de cabotagem, nesta região.	NÃO ACATADA	Entende-se que se trata de registro de posicionamento da Petrobras.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		navios, entre outros. Sendo assim, na visão da Petrobras, se faz necessária a priorização de investimentos pelos distribuidores nestas regiões, pois nos novos planos a Petrobras não mais investirá nas refinarias anteriormente programadas.	<p>A determinação, por parte da Petrobras, de que os privados devem investir no Nordeste é compreensível, mas a mesma deveria limitar-se a dar um sinal, pois os Privados não criaram a situação de ineficiência vivida pela Petrobras e pelo abastecimento, os planos de negócios não levados a cabo pela empresa impulsionaram o Nordeste para a situação atual, observando-se que os déficits encontram-se, em especial, nas atividades de importação e cabotagem, totalmente manejadas pela Estatal.</p> <p>Novos movimentos e investimentos são necessários, mas os sinais foram dados “agora”, e os investimentos não ocorrerão no curto prazo, e se tornam prática recém tenhamos marcos infralegais que garantam o ambiente adequado (não são ato de vontade).</p>		
Sindicás	Página 14, 4º parágrafo	<p>Quanto ao gás liquefeito de petróleo (GLP), a Petrobras indicou que vem tomando medidas, unilaterais, com o objetivo de repassar a seus clientes os custos logísticos inerentes à atividade de distribuição logística e cabotagem, que sempre foi gerenciado pela Petrobras, e possui planos futuros de adotar princípios similares aos anunciados para os combustíveis líquidos.</p> <p>Os demais agentes, por sua vez, ressaltaram que a infraestrutura logística existente para o produto no país impõe um maior risco ao suprimento do produto, quando comparado aos combustíveis líquidos, devido aos recuos e desaceleramento de investimentos por parte da Petrobras.</p>	<p>A Petrobras vem tomando medidas unilaterais de repasse de custos inerentes ao manejo da logística e cabotagem para as empresas Distribuidoras.</p> <p>As Distribuidoras de GLP sempre mantiveram níveis de inventários compatíveis com o reabastecimento da Petrobras, mas a mesma anunciou investimentos em Refinarias e interrompeu seus investimentos em logística e cabotagem criando significativos gargalos em um de seus elos de atividade.</p> <p>Atualmente a Petrobras aumentou o custo dos serviços prestados para as Distribuidoras através de repasses unilaterais, não negociados e que seguiram princípios que as Distribuidoras desconhecem, pois, os valores não foram destacados como valores de serviços prestados, mas sim foram inseridos no preço da molécula vendida às empresas.</p> <p>Os repasses feitos pela Petrobras foram feitos à Sociedade Brasileira, pois como a Petrobras os fez de imediato e sem que as empresas pudessem optar entre investir ou pagar os valores adicionais cobrados sem maiores esclarecimentos, as empresas Distribuidoras seguem sem capacidade de reação, tendo incorporado a seus custos e, eventualmente, na formação de preços para a sociedade os valores que a Petrobras “arbitrou”.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p>(...), devido aos recuos e desaceleração de investimentos por parte da Petrobras.</p>
Sindicás	Página 14, 5º parágrafo	<p>“A Petrobras lembrou que as distribuidoras de GLP, utilizando-se de liminares jurídicas, não estão atendendo às exigências de estoques operacionais mínimos.”</p> <p>Sugerimos retirar a citação uma vez que a Petrobras não é polo passivo da ação movida contra norma da ANP.</p>	<p>A Ação movida pelas empresas Distribuidoras não se insurgiu contra os inventários, mas sim contra a imprecisão na formulação da norma.</p> <p>Temerário que a Petrobras responsabilize as empresas Distribuidoras de GLP, visto que a Estatal ao menos faz parte do polo passivo da ação judicial.</p> <p>Some-se ainda que a Petrobras sempre se responsabilizou por todo o sistema de cabotagem, mar e terra e o abandonou investimentos, gradativamente, frente ao prenúncio da existência de refinarias no Nordeste.</p> <p>Cumprе destacar que as empresas já solicitaram espaço em esferas e estruturas da Petrobras e a mesma informou que os equipamentos estão inativos ou sucateados.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.</p> <p>NOVA REDAÇÃO</p> <p>A Petrobras registrou que as distribuidoras de GLP, utilizando-se de liminares judiciais, não estão atendendo às exigências de estoques operacionais mínimos.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Sindicás	Página 15, 2º parágrafo	<p>Segundo distribuidores e importadores, a Petrobras deveria indicar claramente em que áreas não mais atuará no o Estado deveria indicar haver um modelo à indústria do petróleo, sendo dado à Petrobras um período de adaptação para que delimite claramente em que áreas esta reduzirá sua atuação no abastecimento de combustíveis e com que intensidade e frequência isso deverá ocorrer, abrindo espaço, de fato, para a iniciativa privada rivalizar com a empresa hegemônica, neste primeiro momento de seu reposicionamento. Ademais, entendem que a empresa deveria informar onde não realizará investimentos e/ou quais ativos serão vendidos. Consideram que confiabilidade e previsibilidade serão fundamentais para a entrada de novos agentes no setor de combustíveis. Os agentes acreditam que o interesse do mercado nos investimentos poderá ser sinalizado no momento em que houver clareza e certeza de execução do plano de desinvestimentos da Petrobras, bem como edição de ato com as diretrizes do Governo para o abastecimento do mercado brasileiro.</p>	<p>É de suma importância que o Governo defina um modelo eficiente para a indústria de petróleo e seja dado a Petrobras um período de adaptação a essa nova regra, desde que essa transição seja também monitorada pelo próprio Estado, com fórmulas claras, públicas e auditáveis.</p> <p>É natural que a empresa mantenha uma posição defensiva e que a mantenha com força “esmagadora” em todas as “praças” e mercados, mas isto deve ser entendido, não pela Petrobras, mas pelo Estado/Governo como uma ameaça a entrada de rivais e ao estímulo a criação de um ambiente competitivo.</p>	ACATADA	<p>A contribuição foi acatada (FINAL DO SEGUNDO PARÁGRAFO DA PAG 15):</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p>Segundo distribuidores e importadores, a Petrobras deveria indicar claramente em que áreas não mais atuará no abastecimento de combustíveis e com que intensidade e frequência isso deverá ocorrer, abrindo espaço, de fato, para a iniciativa privada neste primeiro momento de seu reposicionamento. Ademais, entendem que a empresa deveria informar onde não realizará investimentos e/ou quais ativos serão vendidos. Consideram que confiabilidade e previsibilidade serão fundamentais para a entrada de novos agentes no setor de combustíveis. Os agentes acreditam que o interesse do mercado nos investimentos poderá ser sinalizado no momento em que houver clareza e certeza de execução do plano de desinvestimentos da Petrobras, bem como edição de ato com as diretrizes do Governo para o abastecimento do mercado brasileiro. O setor de GLP entende que o Estado deveria indicar haver um modelo à indústria do petróleo, sendo dado à Petrobras um período de adaptação para que delimite claramente em que áreas esta reduzirá sua atuação.</p>
Sindicás	Página 15, 3º parágrafo	Comentário.	<p>É de suma importância que os compromissos da Petrobras tenham clareza e demonstrem estar em faixas de comportamento conhecidos.</p> <p>A empresa está correta em pleitear total liberdade, cabendo ao Estado/Governo avaliar se sua posição hegemônica permite que o Estado/Governo concedam tal regalia, destinada a mercados com rivalidade comprovada.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 16	Comentário.	<p>A aplicação do conceito de Modicidade Tarifária para leilão das áreas destinadas à combustíveis resultou em fracassadas tentativas.</p> <p>Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como atividades não portuárias, mesmo que contidas nas áreas operacionais dos portos públicos dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.</p> <p>Os dispositivos legais estão compreendidos no marco existente, mas deve-se eliminar o debate sobre, se as operações de</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			combustíveis são ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos trazendo real ameaça ao abastecimento nacional.		
Sindicás	Página 16, in fine	Por fim, empresas e instituições apontaram a ausência de uma política de médio e longo prazo para o abastecimento de combustíveis no País, incluindo o papel dos biocombustíveis, a estratégia de suprimento de derivados de petróleo (refino de petróleo, formulação e/ou importação de combustíveis e demais derivados) e a existência de regras extemporâneas que proíbem usos para produtos diversos. No entendimento dos Privados o Consumidor final, em um mercado livre, deve ser o que eleger o combustível adequado para seu uso.	Necessário acabar com regras extemporâneas de impedimento de uso, não somente de GLP, como de Diesel e outros combustíveis. As regras de mercado devem definir como atuam as empresas e os usuários.	NÃO ACATADA	Entende-se que se trata de Assunto tratado em outra seção do relatório (precificação de mercado).
Sindicás	Página 17, 1º parágrafo	A partir da redução dos investimentos da Petrobras em <i>downstream</i> , torna-se fundamental o fortalecimento do ambiente regulatório claro e previsível que incentive a participação de novos agentes no setor de combustíveis, com garantia do retorno adequado aos investimentos efetuados. Nesse cenário, tão importante quanto o fomento a novos investimentos em infraestrutura logística, é a necessidade de se garantir isonomia nas condições comerciais e no acesso a esta infraestrutura, respeitado o direito de preferência do proprietário da instalação e definição de quais são os mercados de recuo do agente hegemônico.	Importante destacar a importância do CNPE definir as regiões prioritárias para atração do capital privado, garantindo que os novos operadores não sejam marginais ou complementares as operações da Petrobras, o que criará um ambiente de tímida ou inexistente rivalidade.	ACATADA PARCIALMENTE	NOVA REDAÇÃO: ... respeitado o direito de preferência do proprietário da instalação e definição de quais são os mercados de recuo da Petrobras.
Sindicás	Página 17, 3º parágrafo	A atual estrutura portuária brasileira é insuficiente para atender a todos os interessados em realizar importações, ocasionando uma baixa concorrência entre os importadores que revendem derivados às distribuidoras. Contudo, deve-se reconhecer que, com a nova política de preços de Gasolina e Diesel, que ainda carece de maior transparência, praticados pela Petrobras, mais alinhada com o mercado internacional e com avaliação e reajustes mensais, serão minimizadas as operações especulativas de importação. Isso porque, tais operações decorriam de janelas de oportunidade proporcionadas pela política de preços anterior, com reajustes menos frequentes.	A política de preços anunciada pela Petrobras limita-se a Diesel e Gasolina e é tratada diversas vezes como se fosse para todos os produtos.  Para o caso do GLP verifica-se uma política imprevisível e com a diferenciação de preços podemos observar um claro e inequívoco <i>Dumping</i> ao Mercado Internacional.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  A atual estrutura portuária brasileira é insuficiente para atender a todos os interessados em realizar importações, ocasionando uma baixa concorrência entre os importadores que revendem derivados às distribuidoras. Contudo, deve-se reconhecer que, com a nova política de preços de gasolina e óleo diesel praticada pela Petrobras, mais alinhada com o mercado internacional e com avaliação e reajustes mensais, serão minimizadas as operações especulativas de importação. Isso porque, tais operações decorriam de janelas de oportunidade proporcionadas

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
					pela política de preços anterior, com reajustes menos frequentes.
Sindicás	Página 17, in fine; 18; 19 e 20	Comentário.	<p>A aplicação do conceito de Modicidade Tarifária para leilão das áreas destinadas à combustíveis resultou em fracassadas tentativas.</p> <p>Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como atividades não portuárias, mesmo que contidas nas áreas operacionais dos portos públicos dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.</p> <p>Os dispositivos legais estão compreendidos no marco existente, mas deve-se eliminar o debate sobre, se as operações de combustíveis são ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos trazendo real ameaça ao abastecimento nacional.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 20, 3º parágrafo	Comentário.	<p>Importante que a ANP ao manifestar-se observe que as atividades desenvolvidas pelas empresas de combustíveis no porto não são de caráter operacional.</p> <p>Cumprir consignar que este entendimento não impede ou inibe a existência de um operador central para todas as empresas, mas transforma o arrendamento em um negócio imobiliário passível de ser negociado.</p> <p>A aplicação do conceito de Modicidade Tarifária para leilão das áreas destinadas à combustíveis resultou em fracassadas tentativas.</p> <p>Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como atividades não portuárias, mesmo que contidas nas áreas operacionais dos portos públicos dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.</p> <p>Os dispositivos legais estão compreendidos no marco existente, mas deve-se eliminar o debate sobre, se as operações de combustíveis são ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos trazendo real ameaça ao abastecimento nacional.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 20, 4º parágrafo	Comentário.	<p>O caso do terminal portuário de Alemoa não foi uma determinação da ANP, mas a agência participou ativamente, definindo a área como estratégica.</p> <p>Vivemos uma interrupção do investimento privado nos portos, tema crítico para o abastecimento nacional de Combustíveis.</p>	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Sindicás	Página 22, in fine	<p>No que se refere à necessidade de acesso de terceiros a dutos de combustíveis, há que se destacar a pouca expressividade da malha nacional, quando comparada a de mercados mais desenvolvidos, como o dos EUA. A extensão da malha atual de dutos de transporte de derivados do Brasil é de 5,9 mil km, enquanto que é de mais de 153 mil km nos EUA. Em mercados com infraestrutura logística já desenvolvida, o acesso a terceiros é facilitado e não há necessidade de regulamentar a preferência de uso para garantir o escoamento de produtos. No caso brasileiro, o desenvolvimento do modal dutoviário pode reduzir substancialmente os custos de movimentação de combustíveis e aumentar sua utilização. Portanto, deve ser incentivado.</p> <p>O Estado/Governo ao definir as áreas de interesse de investimento privado deve definir a participação resultando do agente econômico na área, com o fim de não afugentar os investimentos devido a inexistência de rivalidade.</p>	<p>Não bastam as regras de acesso, é importante definir que uma empresa hegemônica deve ter seu tamanho determinado em áreas geográficas destinadas a atração de rivais, caso contrário não existirá investimento.</p> <p>Atualmente a Petrobras vem apresentando queixas pela ausência de investimento privado na infraestrutura, mas a reserva de mercado, por hegemonia de presença, foi a garantia desta situação, da qual, hoje, a empresa demonstrasse insatisfeita.</p>	NÃO ACATADA	Entende-se como não cabível ao Estado/Governo determinar em que locais o investidor irá aportar recursos.
Sindicás	Página 23, in fine e 24	<p>Na Região Norte, o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), é uma alternativa para ampliação da capacidade de movimentação de derivados em Belém (PA) e adjacências, pois o Porto de Miramar, em Belém, não dispõe de áreas para sua expansão devido ao crescimento urbano. Sendo importante notar que no caso do GLP, o Porto de Miramar é considerado a principal opção de suprimento da região.</p>	<p>O entendimento geral, devido a disponibilidade de espaços no porto de Miramar e a proximidade deste Porto com o mercado, somado ao fato de que o berço apresenta calado adequado para navios de cabotagem que atendem ao Porto com este produto, faz com que Miramar seja considerada a opção principal para o GLP, estando temporariamente descartada a ideia de mover-se total ou parcialmente para Vila do Conde.</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.</p> <p>NOVA REDAÇÃO:</p> <p>Na Região Norte, o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), é uma alternativa para ampliação da capacidade de movimentação de derivados em Belém (PA) e adjacências, pois o Terminal de Miramar, segundo a ANTAQ, está confinado em meio à cidade de Belém, não dispõe de áreas para sua expansão devido ao crescimento urbano. Sendo importante notar que no caso do GLP, o Porto de Miramar é considerado uma opção de suprimento da Região.</p>
Sindicás	Página 24, 1º parágrafo	<p>No Nordeste, Itaqui, em São Luís (MA) e Suape, em Ipojuca (PE) assumem papel estratégico. Soma-se a esse grupo o Porto de Pecém, em São Gonçalo do Amarante (CE), que tende a substituir o porto de Mucuripe, em Fortaleza (CE), também limitado pela expansão urbana, exceto para o caso de GLP, Gás Liquefeito de Petróleo, que somente teria justificativa de mover-se para PECÉM caso estude-se a introdução de um "HUB" em</p>	<p>Existe entendimento local e nacional que Mucuripe ainda pode ser usado para o comércio de GLP, Gás Liquefeito de Petróleo, devido à proximidade com o mercado e a adequação do berço ao calado dos navios de transporte deste produto. Mover o GLP para Pecem justifica-se caso neste local construa-se um HUB regional para o GLP para as operações estaduais, o porto de Mucuripe precisa de pequenos investimentos em logística para aperfeiçoar a cabotagem (esferas desativadas pela Petrobras ao longo dos anos).</p>	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		Pecém, bem como pela determinação de desmobilização do governo local.			
Sindicás	Página 25 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes	Comentário.	O conceito de desenvolvimento de parcerias é importante e louvável, mas deve-se pensar claramente que a retirada, em parte que seja, de um agente monopólico ou hegemônico deve, frente a sociedade, cumprir um papel mais importante, destinado a presença de competidores, e para a atração destes rivais a empresa monopólica ou hegemônica precisa ter seu tamanho e atuação regional fixada pelas regras do Estado/Governo.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 25 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes	Comentário.	A política de preços anunciada pela Petrobras limita-se a Diesel e Gasolina e é tratada diversas vezes como se fosse para todos os produtos. Mesmo nestes produtos a política de preços da Petrobras é um anúncio, mas os agentes desconhecem em que faixa de preços a empresa trabalha, como constrói esta política e se é limitada de alguma forma.  Para o Caso do GLP a Petrobras pratica uma política imprevisível e com a diferenciação de preços que pode chegar ao <i>Dumping</i> ao Mercado Internacional.  Não existe uma Política de preços de conhecimento público. Existe um anúncio que é plenamente aceitável para um agente não hegemônico, mas não deveria ser, frente ao Estado/Governo, para um agente monopolista.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 25 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes	Comentário.	A variação constante de Polos de abastecimento deve-se, em grande parte, a facilidade e a ausência de custos para a Petrobras de deslocar seus clientes de um Polo para outro.  A política utilizada nesse caso tem favorecimento pela ausência de Concorrência e rivalidade no suprimento nacional.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 25 - Pontos abordados e posicionamento dos agentes	Comentário.	A Petrobras está correta no comentário, somente não esclarece que ao alterar os Polos por indisponibilidade de produto não arca com os custos de movimentação dos Polos.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 26 - análise	Vale lembrar que a aplicação da Lei de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011) no âmbito da Administração Pública Federal é de competência exclusiva do chamado Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), formado, atualmente, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), autarquia vinculada ao Ministério da Justiça, e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae). <b>De qualquer forma trata-se aqui de uma ação preventiva para garantir ferramentas públicas que primem pela transparência e publicidade,</b>	Deixar sobre o encargo do SBDC toda a atribuição seria desconhecer o poder econômico do agente hegemônico, este precisa ter sua participação regional definida pela Estado, de acordo com os interesses do Estado/Governo de atração de Capital Privado.  Adicionalmente, mesmo sabendo da necessidade de ter um ambiente de preços livres o agente hegemônico, deve trabalhar dentro de uma faixa de preços com formação publicada e definida pelos organismos de controle e regulatórios.  Daí parte a importância de se primar pela transparência, que decorre do princípio constitucional da publicidade, que devem orientar as condutas públicas.	NÃO ACATADA	Entende-se que tal sugestão já consta no parágrafo 3º da página 26, onde se afirma ser importante prover os órgãos reguladores de mecanismos de combate eficazes contra eventuais práticas anticoncorrenciais.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		<b>tão necessárias a um setor de combustíveis que possui um agente hegemônico.</b>	É importante que se compreenda que os agentes privados que competem em mercados com rivalidade e equilíbrio concorrencial tem seus preços balizados pelas pressões de mercado que não atuam com as mesmas pressões sobre agentes monopolistas ou com participação hegemônica.		
Sindicás	Página 27, 3º parágrafo	Comentário.	No caso específico é fundamental a compreensão de que a Petrobras precisa ter fixada sua área de atuação de acordo com um modelo que deveria ser projetado pelo Estado/Governo e precisa ter faixas de preços, com cálculos de conhecimento público, para que possa manter sua participação hegemônica. Caso contrário o plano de atração de Capital Privado tenderá ao fracasso.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 27, in fine e 28	Comentário.	A rede e infraestrutura brasileira já encontra-se saturada em seu uso, e as regras de acesso para as capacidades ociosas, mesmo sendo muito bem desenvolvidas, não servem ao mundo real, pois não existe a capacidade ociosa.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 28	<p>O preço abusivo, por sua vez, é derivado de imposição de preços com margens de lucros exorbitantes. Em princípio, pode-se considerar abusivo todo o preço decorrente de uma conduta anticompetitiva, independentemente do parâmetro de referência, o que implica o redirecionamento do foco da questão dos preços excessivamente elevados para o da investigação das condutas que lhes dão origem. Vale destacar, porém, que em uma situação de prevalência do processo competitivo nos mercados, não há como se falar em preço abusivo.</p> <p><b>De toda maneira, o agente hegemônico, para manter sua presença dominante liberando-se das pressões de mercado deverá atuar no mercado em faixas de preços, máxima e mínima fixadas pelos organismos regulatórios.</b></p>	<p>No caso específico é fundamental a compreensão de que a Petrobras precisa ter fixada sua área de atuação de acordo com um modelo que deveria ser projetado pelo Estado/Governo e precisa ter faixas de preços, com cálculos de conhecimento público, para que possa manter sua participação hegemônica. Caso contrário o plano de atração de Capital Privado tenderá ao fracasso.</p>	NÃO ACATADA	Entende-se que tal assunto é abordado na seção que trata de preços.
Sindicás	Página 29 - Pontos Abordados e Posicionamento dos Agentes	<p>Em meio à mudança de posicionamento no abastecimento nacional, a Petrobras <b>anunciou ter adotado</b> política de preços competitivos para combustíveis líquidos, <b>sabidamente Diesel e Gasolina, que a empresa alega, sem comprovar por fórmula pública</b>, alinhamento aos preços internacionais, deixando, <b>teoricamente</b>, de assumir custos logísticos inerentes à distribuição.</p>	<p>A política de preços da Petrobras aplica-se somente para Gasolina e Diesel e não pode-se dizer que seja algo totalmente transparente, pois o mercado desconhece como é calculado e como funcionam os “gatilhos” que disparam altas e baixas nos preços.</p> <p>O desejável sempre será o mercado livre. Assim, um agente econômico que não opera em um sistema de rivalidade com concorrentes de porte, deve submeter-se a políticas de preços máximos e mínimos parametrizados por organismos reguladores e, conseqüentemente, de conhecimento público.</p> <p>Qualquer ação de subsídio e artificialização deve ser feita pelo Estado, jamais pelo agente hegemônico, pois este poderá agir de</p>	ACATADA PARCIALMENTE	<p>A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.</p> <p><b>NOVA REDAÇÃO:</b></p> <p>Em meio à mudança de posicionamento no abastecimento nacional, a Petrobras <b>anunciou ter adotado</b> política de preços competitivos para combustíveis líquidos, <b>gasolina e óleo diesel</b>, alinhados aos preços internacionais, deixando, de assumir custos logísticos inerentes à distribuição.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			maneira a maximizar seus ganhos ou criar um ambiente hostil a entrada de novos capitais pela prática de preços baixos.		
Sindicás	Página 29 - Pontos Abordados e Posicionamento dos Agentes, 4º parágrafo	Comentário.	Os custos repassados pela Petrobras são atinentes a operações que historicamente a empresa manteve sob seu controle.  Atualmente a Petrobras aumentou o custo dos serviços prestados para as Distribuidoras através de repasses unilaterais, não negociados e que seguiram princípios que as Distribuidoras desconhecem, pois, os valores não foram destacados como valores de serviços prestados, mas sim foram inseridos no preço da molécula vendida às empresas.  Os repasses feitos pela Petrobras foram feitos à Sociedade Brasileira, pois como a Petrobras os fez de imediato e sem que as empresas Distribuidoras pudessem optar entre investir ou pagar os valores adicionais cobrados sem maiores esclarecimentos, tendo incorporado a seus custos e a formação de preços para a sociedade os valores que a Petrobras "arbitrou".  Não foi demonstrado, nem mesmo ao agente regulador a formação destes custos.	Somente comentário	
Sindicás	Página 29 - Pontos Abordados e Posicionamento dos Agentes, 5º parágrafo	Outro ponto abordado foi o papel da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) na definição de políticas sociais e energética do país e seu impacto no custo final do produto.  <b>Pois a CIDE já possui marco legal que depende unicamente de regulamentação para sua aplicação e pode ser a ferramenta a utilizar-se para mover da Petrobras para o Governo ações que pretendam amortecer picos e vales nos preços praticados no mercado interno, tendo, para tanto, origem e destinação específica.</b>	Existe, especialmente no caso do GLP, uma tendência e desejo de que sejam evitados picos e vales promovidos pelo mercado internacional.  Não deveria existir este temor, mas em existindo seria desejável que a política pública indicasse ao regulador como aplicar a CIDE para o GLP, estabelecendo periodicidade e gatilhos para disparo da CIDE que incidiria para privados e para Petrobras, beneficiando o preço quando este aumentasse fora dos níveis desejados pelo Governo.  A aplicação da CIDE depende unicamente de regulamentação infralegal que definiria pontos de disparo e aplicação.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  <b>NOVA REDAÇÃO:</b>  <b>Na visão dos distribuidores de GLP, a CIDE já possui marco legal que depende unicamente de regulamentação para sua aplicação e pode ser a ferramenta a utilizar-se para mover da Petrobras para o Governo ações que pretendam amortecer picos e vales nos preços praticados no mercado interno, tendo, para tanto, origem e destinação específica.</b>
Sindicás	Página 30 – Política de preços	Atualmente, a Petrobras aponta para uma política de preços, <b>para Diesel e Gasolina</b> , alinhados aos preços internacionais, conforme indicado em seu "Comunicados e Fatos Relevantes" no dia 14 de outubro de 2016:	A política de preços da Petrobras aplica-se somente para Gasolina e Diesel e não pode-se dizer que seja algo totalmente transparente, pois o mercado desconhece como é calculado e como funcionam os "gatilhos" que disparam altas e baixas nos preços.  O desejável sempre será o mercado livre. Assim, um agente econômico que não opera em um sistema de rivalidade com concorrentes de porte, deve submeter-se a políticas de preços máximos e mínimos parametrizados por organismos reguladores e, consequentemente, de conhecimento público.  Qualquer ação de subsídio e artificialização deve ser feita pelo Estado, jamais pelo agente hegemônico, pois este poderá agir de maneira a maximizar seus ganhos ou criar um ambiente hostil a entrada de novos capitais pela prática de preços baixos.	ACATADA	A contribuição foi acatada.  <b>NOVA REDAÇÃO:</b>  Atualmente, a Petrobras aponta para uma política de preços, <b>para gasolina e óleo diesel</b> , alinhados aos preços internacionais, conforme indicado em seu "Comunicados e Fatos Relevantes" no dia 14 de outubro de 2016:

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Sindicás	Página 30 – Política de preços	Comentário.  <i>“Essa política, a ser praticada pela Companhia, terá como princípios:</i>  (...) <i>3. Nível de participação no mercado</i>  (...)”	O item 3 deixa claro que a empresa, em se achando afetada em sua participação de mercado, atuará com preços para proteger sua posição, o que é correto. Porém, em se tratando de uma empresa com participação monopólica/hegemônica precisa haver níveis definidos pelo Estado/Governo para atuação dentro de faixas de preços máximos e mínimos.  Novamente deixamos nosso entendimento de que o desejável sempre será o mercado livre. Assim, um agente econômico que não opera em um sistema de rivalidade com concorrentes de porte, deve submeter-se a políticas de preços máximos e mínimos parametrizados por organismos reguladores e, conseqüentemente, de conhecimento público.	Somente comentário	
Sindicás	Página 31 - Diferenciação de preços do GLP	A prática de preços diferenciados para o GLP a granel e P-13 contribui para as distorções que atrapalham o desenvolvimento de um mercado competitivo. Cabe ressaltar que a Resolução CNPE nº 4/2005 reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg, <b>não definindo qualquer obrigatoriedade de sua aplicação.</b>	A resolução CNPE 4/2005 reconhece como do interesse para a política energética nacional a diferenciação de preços, hoje em uso, mas não define como obrigatória sua aplicação a extinção da prática depende somente de ato infralegal.  A ANP mantém formulação para aplicação da diferenciação, e igualmente não indica ser obrigatória a aplicação da diferenciação.  Ao fim, a Petrobras pratica a diferenciação por indicadores que não constituem-se em obrigação, sendo assim uma prática de preços da Petrobras, definida por seu corpo gerencial e diretivo e que afasta-se por completo, no caso do GLP do “Comunicados e Fatos Relevantes” no dia 14 de outubro de 2016.  A extinção dos preços diferenciados deve ser feita pela Petrobras e o Estado/Governo devem compreender que a continuidade mantém o monopólio da Petrobras no Abastecimento Nacional do GLP.	ACATADA	A contribuição foi acatada.  NOVA REDAÇÃO:  A prática de preços diferenciados para o GLP a granel e P-13 contribui para as distorções que atrapalham o desenvolvimento de um mercado competitivo. Cabe ressaltar que a Resolução CNPE nº 4/2005 reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg, <b>não definindo qualquer obrigatoriedade de sua aplicação.</b>
Sindicás	Página 31 - Diferenciação de preços do GLP, 3º parágrafo	Comentário.	A citação de “situações que comprometam a adequada formação de preços do GLP”, sendo a diferenciação uma política de preços da Petrobras, que independe dos atos do CNPE ou das fórmulas da ANP, comprova que a Estatal não atua de forma “adequada” na formação de preços, logo afastase, no caso deste produto do “Comunicados e Fatos Relevantes” no dia 14 de outubro de 2016.  Este caso, peculiar, comprova que o simples comunicado não pode considerar-se suficiente para que exista confiança do Capital Privado para o Investimento em Infraestrutura de abastecimento de Combustíveis no Brasil.	Somente comentário	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Página 31 - Diferenciação de preços do GLP	<b>Recomendamos a retirada deste parágrafo:</b>  <b>Dessa forma, uma vez que exista uma nova diretriz para a precificação do GLP, abre-se uma janela para reavaliar a restrição ao uso em diversas aplicações, com análise dos impactos de possíveis liberações, inclusive sobre o abastecimento nacional.</b>	O parágrafo contradiz todo o arcabouço do trabalho, e mais, ignora que as resoluções CNPE indicam o interesse, mas não determinam a ação, e que as normas infralegais da ANP parametrizam, mas não exigem a aplicação de preços diferenciados.  Desta feita, o texto aqui apresentado delega à Petrobras a política de usos de um derivado de Petróleo e Gás Natural, o que s.m.j. é atribuição exclusiva da ANP.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  <b>A precificação do GLP e a disponibilidade de infraestrutura devem ser consideradas quando, em momento oportuno, da reavaliação da restrição ao uso do GLP em diversas aplicações, com análise dos</b>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			Ressalte-se que a não liberação de usos é fator inibidor de investimentos em infraestrutura de abastecimento.		impactos de possíveis liberações, inclusive sobre o abastecimento nacional.
Sindicás	Proposta 1 e 5	Importante que seja o CNPE o definidor das áreas prioritárias ao investimento privado.	As oportunidades para investimentos têm características regionais e precisa-se entender onde o Estado/Governo pretende atrair Capital Privado para investir na cadeia de abastecimento nacional.  De alguma forma estas diretrizes deveriam ser a base para o programa de desinvestimento da Petrobras, pois a Estatal precisará recuar nas áreas onde o Governo/Estado pretende atrair capital, pois os novos competidores não investirão para conviver com um agente hegemônico que pretende persistir dominante.	NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição sugere uma medida que não compete ao CNPE.
Sindicás	Proposta 7, 8 e 9	A vigente lei dos portos não constitui-se em impeditivo para a política de investimentos, no entanto é fundamental que o Ministério dos Transportes, a ANTAQ o TCU e outros organismos envolvidos conheçam a urgência dos investimentos em infraestrutura de abastecimento Nacional e das revisões nos planos de negócios da Petrobras que criaram um cenário todo novo.  É importante que as áreas de combustíveis, a exemplo do que foi feito com a TRANSPETRO em Alemoa, seja priorizada e negociados mecanismos para aceleração dos investimentos.	Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como áreas não operacionais dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.  Os dispositivos legais estão compreendidos mas deve-se eliminar o debate sobre as operações de combustíveis serem ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos.  Importante que a ANP ao manifestar-se observe que as atividades desenvolvidas pelas empresas de combustíveis no porto não são de caráter operacional.  Cumpra consignar que este entendimento não impede ou inibe a existência de um operador central para todas as empresas, mas transforma o arrendamento em um negócio imobiliário passível de ser negociado.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 12	Relevante que seja levado ao CNPE a importância das operações em POOL, ou Cooperações Operacionais entre concorrentes, como ferramenta de ganho de eficiência. A criação dos Pools Operacionais deve ser compreendida como algo isolado da concorrência no mercado, nos canais de venda e atendimento ao público final.	Em passado recente os Pools eram construídos baseados tão somente nas instruções da ANP. Nosso entendimento é de que o CNPE deva sinalizar ao Sistema Brasileiro de Concorrência o interesse estratégico do ganho de escala que estes Joint Ventures podem trazer para a Sociedade.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 13 e 14	A vigente lei dos portos não constitui-se em impeditivo para a política de investimentos, no entanto é fundamental que o Ministério dos Transportes, a ANTAQ o TCU e outros organismos envolvidos conheçam a urgência dos investimentos em infraestrutura de abastecimento Nacional e das revisões nos planos de negócios da Petrobras que criaram um cenário todo novo.  É importante que as áreas de combustíveis, a exemplo do que foi feito com a TRANSPETRO em Alemoa, seja priorizada e negociados	Seria desejável a rápida aprovação de mecanismos de renegociação de contratos para retomada dos investimentos. Na impossibilidade é necessário que as áreas sejam licitadas como áreas não operacionais dentro de um conceito de arrendamento imobiliário e por valor de outorga máximo.  Os dispositivos legais estão compreendidos mas deve-se eliminar o debate sobre as operações de combustíveis serem ou não operações portuárias, pois este conceito inviabilizou e segue inviabilizando os investimentos.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		mecanismos para aceleração dos investimentos.	Importante que a ANP ao manifestar-se observe que as atividades desenvolvidas pelas empresas de combustíveis no porto não são de caráter operacional.  Cumpra consignar que este entendimento não impede ou inibe a existência de um operador central para todas as empresas, mas transforma o arrendamento em um negócio imobiliário passível de ser negociado.		
Sindicás	Proposta 16	No caso específico do GLP não existe infraestrutura que não seja a manejada pela Petrobras, logo a mesma não pode delegar ou recuar enquanto não existam as definições claras para atração do Capital para os investimentos.	A Petrobras, a partir de sua fundação, tem atuado como ente essencial e monopolista, através de sua malha de refinarias e da Transpetro, como elo garantidor do abastecimento nacional do GLP.  Apesar da revisão da Lei do Petróleo, ainda em 1997, a não criação de marcos infralegais necessárias para os setores relacionados a <i>midstream</i> e <i>downstream</i> , resultou na manutenção do monopólio de fato do abastecimento nacional.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil
Sindicás	Proposta 21	Necessidade de definição por parte do Estado/Governo das áreas prioritárias para o investimento privado para cada derivado, e determinação da participação adequada para que a Petrobras mantenha em cada um destes mercados.	Nenhum privado fará investimento para manter-se em concorrência com a Petrobras caso esta mantenha-se hegemônica nas praças que o Governo/Estado pretenda atrair capital privado.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 22	Atualmente, a Petrobras aponta para uma política de preços, para Diesel e Gasolina, alinhados aos preços internacionais, conforme indicado em seu "Comunicados e Fatos Relevantes" no dia 14 de outubro de 2016.	A política de preços da Petrobras aplica-se somente para Gasolina e Diesel e não pode-se dizer que seja algo totalmente transparente, pois o mercado desconhece como é calculado e os "gatilhos" que disparam altas e baixas nos preços.  O desejável sempre será o mercado livre. Assim, um agente econômico que não opera em um sistema de rivalidade com concorrentes de porte, deve submeter-se a políticas de preços máximos e mínimos parametrizados por organismos reguladores e, conseqüentemente, de conhecimento público.  Qualquer ação de subsídio e artificialização deve ser feita pelo estado, jamais pelo agente hegemônico, pois este poderá agir de maneira a maximizar seus ganhos ou criar um ambiente hostil a entrada de novos capitais pela prática de preços baixos.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 23	Aperfeiçoamentos nos sistemas de arbitragem da ANP precisam ser feitos, assim como mecanismos microeconômicos precisam ser inseridos na análise de cada caso.	Hoje a capacidade da ANP dirimir impasses entre Petrobras e seus clientes é mínima, e precisa ser aperfeiçoada, mas precisar sê-lo com uso de ferramentas de análises econômicas	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 24	Importante que seja o CNPE o definidor das áreas prioritárias ao investimento privado.  Os desinvestimentos da Petrobras precisam atender à empresa, mas neste estudo precisam primeiramente atender ao interesse de atração do Capital Privado para as áreas críticas definidas pelo Governo/Estado.	As oportunidades para investimentos têm características regionais e precisa-se entender onde o Estado/Governo pretende atrair Capital Privado para investir na cadeia de abastecimento nacional.  De alguma forma estas diretrizes deveriam ser a base para o programa de desinvestimento da Petrobras, pois não havendo recuos nas áreas onde o Governo/Estado pretende atrair capital,	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		É possível a criação de ambientes favoráveis a parcerias com a Petrobras, mas deve-se lembrar que o PN da Petrobras aponta para a criação de espaços de rivalidade, que não existirão com a manutenção do seu papel hegemônico em algumas áreas.	os novos concorrentes não apresentarão interesse em investir para conviver com um agente hegemônico, que pretende persistir dominante.		
Sindicás	Proposta 25	<p>A prática de preços livres deve ser o pilar de todo o estudo, mas deve-se entender que uma empresa com posicionamento hegemônico como a Petrobras resultante de todas nossas avaliações precisa ter seus preços baseados em algo maior que um comunicado da própria empresa.</p> <p>A prática de preços máximos e mínimos da empresa precisa ser de conhecimento público e precisa ser definido por agente regulador.</p> <p>Caso isto não ocorra a entrada de Parceiros ou de Rivais não ocorrerá.</p>	<p>A política de preços da Petrobras aplica-se somente para Gasolina e Diesel e não pode-se dizer que seja algo totalmente transparente, pois o mercado desconhece como é calculado e os “gatilhos” que disparam altas e baixas nos preços.</p> <p>O desejável sempre será o mercado livre. Assim, um agente econômico que não opera em um sistema de rivalidade com concorrentes de porte, deve submeter-se a políticas de preços máximos e mínimos parametrizados por organismos reguladores e, conseqüentemente, de conhecimento público.</p> <p>Qualquer ação de subsídio e artificialização deve ser feita pelo estado, jamais pelo agente hegemônico, pois este estará agindo com seu poder para maximizar seus ganhos de maneira anormal ou criar um ambiente hostil a entrada de novos capitais pela prática de preços baixos.</p>	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 26	<p>S.M.J. a revogação da resolução CNPE 04/05, mesmo que desejável é desnecessária, pois a prática de preços diferenciados dá-se por política de preços da Petrobras.</p> <p>Nem a resolução CNPE, nem as resoluções da ANP determinam a prática atual de preços ou restrições de uso.</p> <p>A Petrobras pratica preços diferenciados por política de preços de sua gerencia e diretoria, aparentemente sem qualquer imposição normativa.</p>	<p>A resolução CNPE 4/2005 reconhece como do interesse para a política energética nacional a diferenciação de preços, hoje em uso, mas não define como obrigatória sua aplicação a extinção da prática depende somente de ato infralegal.</p> <p>A ANP mantém formulação para aplicação da diferenciação, e igualmente não indica ser obrigatória a aplicação da diferenciação.</p> <p>Ao fim, a Petrobras pratica a diferenciação por indicadores que não constituem-se em obrigação, sendo assim uma prática de preços da Petrobras, definida por seu corpo gerencial e diretivo e que afasta-se por completo, no caso do GLP do “Comunicados e Fatos Relevantes” no dia 14 de outubro de 2016.</p> <p>A extinção dos preços diferenciados deve ser feita pela Petrobras e o Estado/Governo devem compreender que a continuidade mantém um monopólio no Abastecimento Nacional do GLP.</p>	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
Sindicás	Proposta 27	<p>As restrições de uso estão atreladas a formação inadequada de preços, e estes preços são formados pela Petrobras, logo delega-se a Petrobras a restrição de uso de produtos atribuição que cabe à ANP.</p> <p>Não existe razão para esperar o fim da diferenciação de preços para eliminar as restrições de uso vigentes.</p>	<p>A proposta contradiz todo o arcabouço do trabalho, e mais, ignora que as resoluções CNPE indicam o interesse, mas não determinam a ação, e que as normas infralegais da ANP parametrizam, mas não exigem a aplicação de preços diferenciados.</p> <p>Nesse contexto, o texto aqui apresentado delega à Petrobras a política de usos de um derivado de Petróleo e Gás Natural, o que s.m.j. é atribuição exclusiva da ANP.</p> <p>A não liberação de usos é fator inibidor de investimentos em infraestrutura de abastecimento.</p>	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
Sindicás	Proposta 28 e 32	<p>Especificamente sobre o GLP teríamos uma infinidade de sugestões entre as igualar as alíquotas de ICMS nas operações interestaduais, mas preferimos solicitar que o Núcleo atue sobre o CONFAZ no sentido de que o Protocolo 33/03, que trata de tributação de GLP oriundo de Gás Natural, que não goza de imunidade nas operações interestaduais passe a ter Status de Convênio, com adesão de todos os Estados e o DF.</p> <p>O status de Protocolo cria uma briga entre os estados e cria um enorme passivo para as empresas.</p>	Autoexplicativo.	Somente comentário	Não foi identificada uma contribuição de redação. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
ABRAGAS	Proposta 08	<p>Estabelecer nos processos licitatórios das áreas portuárias a possibilidade da instalação de terminais com capacidade para movimentação de produtos para os diversos agentes regulados, com atenção especial para os portos das Regiões Norte e Nordeste.</p> <p>Priorizar estudo em infraestrutura para maior importação de GLP, tendo em vista a dificuldade de fornecimento pela Petrobrás e o baixo estoque nacional de GLP por falta de capacidade de armazenamento das distribuidoras.</p>		NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição já está contemplada na Proposta 7, a qual visa estabelecer que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis.
ABRAGAS	Proposta 13	<p>Concluir as licitações iniciadas e realizar novas licitações de áreas de armazenamento de combustíveis nos portos a fim de estimular novos investimentos em terminais. Priorizar a área de importação de GLP, tendo em vista a dificuldade de fornecimento pela Petrobrás e o baixo estoque nacional de GLP por falta de capacidade de armazenamento das distribuidoras.</p>		NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição já está contemplada na Proposta 7, a qual visa estabelecer que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis.
ABRAGAS	Proposta 18	<p>Reforçar o combate ao comércio irregular de combustíveis, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições governamentais. Considerando a atual circunstância com o elevado índice de venda de GLP em comércios não autorizados e clandestinos ambulantes (Veículos), implementar um comitê nacional com participação do MME, ANP, Ministério Público federal, Denatran e outros poderes, para tratar em conjunto ações que possa coibir tal prática em prol da qualidade e da segurança da população Brasileira.</p>		NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
ABRAGAS	Proposta 19	Aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de derivados e biocombustíveis. <b>Criar mecanismos regulatórios mais eficientes para controlar a movimentação de Recipientes transportáveis de GLP, implementando a rastreabilidade dos recipientes transportáveis de GLP para que se tenha controle da comercialização irregular.</b> O MME deve coordenar junto a ANP a implantação do controle de comercialização de todos as modalidades de recipientes transportáveis de GLP através do SIMP.	Hoje só se controla a venda de recipientes de 13 quilos e os demais recipientes P20, P45, P90 e Granel somente aparece como "outros" deixando uma lacuna aberta sem que possa saber o que é comercializado no modal envasado ou a granel e da mesma forma o que é comercializado para consumo residencial ou para uso na indústria. Precisa ter mais transparência dos canais de distribuição.	NÃO ACATADA	A ANP já possui a declaração de movimentação por tipo de recipiente no SIMP. De toda sorte, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
ABRAGAS	Proposta 21	Aperfeiçoar os mecanismos regulatórios de incentivos e de definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado, quando necessário, tendo como objetivo a promoção da concorrência, a mitigação das falhas e a prevenção do abuso de poder de mercado. <b>Quebrar as barreiras de mercado para novos investidores no setor de distribuição de GLP, com o intuito de diminuir a concentração de mercado e promover uma ampla concorrência.</b>		NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
ABRAGAS	Proposta 22	Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas. <b>Interferir junto ao CADE e as autoridades regulatórias para que não ocorra concentração prevista com a conclusão da venda da Liqigás Distribuidora S/A</b>		NÃO ACATADA	Entende-se que a Iniciativa Combustível Brasil não deva tratar de questões específicas como a citada.
ABRAGAS	Proposta 24	Realizar estudos de modo a avaliar o nível de concentração em mercados relevantes com o intuito de subsidiar as decisões das autoridades competentes nas análises da atuação dos agentes e dos atos de concentração, incluindo possíveis desinvestimentos da Petrobras. <b>Essa proposta deve ser posta em prática de forma imediata junto ao CADE e as autoridades regulatórias para que não ocorra concentração prevista com a conclusão da venda da Liqigás Distribuidora S/A a um grupo dominante.</b>		NÃO ACATADA	Entende-se que a Iniciativa Combustível Brasil não deva tratar de questões específicas como a citada.
ABRAGAS	Proposta 25	Avaliar ações para o estímulo à prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional, de forma a garantir a remuneração das atividades, permitir a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecer a criação de um mercado competitivo. <b>Agilizar a paridade entre o GLP</b>		NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição já está contemplada na Proposta 26.



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		Residencial e Industrial para que se torne viável aos investidores e permita maior produção de GLP e conseqüentemente a liberação para novos usos.			
ABRAGAS	Proposta 26	Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. A contribuição aos consumidores de baixa renda deverá ser feita via os programas de governo já existentes. Adicionalmente, propor a revogação da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP.		NÃO ACATADA	Entende-se que não se deve restringir a programas de governo já existentes, uma vez que podem existir outros mecanismos.
ABRAGAS	Proposta 27	Uma vez finalizada a prática de preços diferenciados para GLP, reavaliar suas restrições de uso, observadas as modificações na formação do preço e as condições da infraestrutura, especialmente para descarga em terminais portuários, a fim de viabilizar sua importação por outros agentes. Enquanto não concluída a total paridade de preços, o MME deve interferir liberando de forma gradativa os novos usos para que os ajustes sejam feitos de forma consistente, garantindo aos investidores a transparência e credibilidade aos novos canais de consumo.		NÃO ACATADA	A precificação do GLP e a disponibilidade de infraestrutura devem ser consideradas quando, em momento oportuno, da reavaliação da restrição ao uso do GLP em diversas aplicações, com análise dos impactos de possíveis liberações, inclusive sobre o abastecimento nacional.
ABRAGAS	Proposta 29	Avaliar os potenciais efeitos decorrentes do tratamento isonômico dos tributos de cada combustível nas distintas Unidades Federativas, com base em experiências internacionais, como forma de estimular a ampliação e diversificação dos agentes e aumentar a competição no mercado doméstico de combustíveis. O MME através do Combustível Brasil, deve interferir junto as Unidades Federativas para que se tenha isonomia nos tributos sobre o GLP, especialmente o ICMS para que evite concorrência desleal especialmente nas fronteiras estaduais.		NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.
COPAGAZ	Premissa da pag. 09	Fortalecimento de ambiente regulatório objetivo, claro e previsível, favorecendo os investimentos para o mercado de combustíveis e garantindo a segurança jurídica para	O capital privado, para ser incentivado para fazer investimento, é essencial que tenha para sua programação orçamentária uma segurança jurídica que possa assegurar um prazo de estabilidade razoável para que justifique os gastos, independente do risco do	NÃO ACATADA	Entende-se que a busca por um aumento da segurança jurídica já está contemplada no fortalecimento do ambiente regulatório.

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		prospectos econômicos de longo prazo através de um robusto marco regulatório;	negócio. A segurança jurídica deve sempre ser amparada por um forte marco regulatório para dar confiabilidade ao investidor e não ser imposto ao capital privado graves prejuízos e evitar mudanças que possam inibir a livre concorrência e o processo democrático de alterações normativas.		
COPAGAZ	Premissa da pag. 10	Maior celeridade na autorização, na outorga e no licenciamento ambiental de empreendimentos e nos processos licitatórios, com o convite aos órgãos ambientais para participar deste trabalho;	Apesar da conclusão óbvia da participação para cumprimento desta premissa, como este órgão não consta como um dos agentes participantes na página 08 deste relatório, entendemos por bem formalizar esse procedimento.	NÃO ACATADA	Os trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil já preveem a participação de órgãos ambientais no Comitê Técnico a ser criado.
COPAGAZ	Proposta 2 da pag. 35	Analisar e propor mecanismos para incentivar investimentos em refino no País, mediante uma formulação regulatória adequada para assegurar a segurança jurídica do investimento.	Conforme já exposto na sugestão de alteração da premissa da pag. 09, o capital privado, para ser incentivado para fazer investimento, é essencial que tenha para sua programação orçamentária uma segurança jurídica que conceda a confiança necessária para uma definição de investimento, independente do risco do negócio. A segurança jurídica deve sempre ser amparada por um forte marco regulatório para dar confiabilidade ao investidor e não ser imposto ao capital privado graves prejuízos e evitar mudanças que possam inibir a livre concorrência e o processo democrático de alterações normativas	NÃO ACATADA	Os mecanismos para incentivar investimentos estão no escopo do trabalho do Comitê Técnico a ser implementado.
COPAGAZ	Proposta 5 da pag. 35	Mapear e definir, através do CNPE, as áreas de infraestrutura prioritárias para realização de investimentos privados.	Considera-se importante que o CNPE seja o grande definidor dessas oportunidades para investimentos diante do seu papel como definidor de política pública energética, inclusive com impacto no programa de desinvestimento da Petrobrás, devendo ser considerando as características regionais de cada localidade conforme os interesses das autoridades executivas	NÃO ACATADA	Entende-se que contribuição sugere uma medida que não compete ao CNPE.
COPAGAZ	Proposta 7 da pag. 35	Analisar e propor mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, incluindo a participação da ANP na elaboração de estudos para subsidiar o processo de definição dos portos a serem licitados, bem como em todas as etapas técnicas do processo de elaboração dos editais até a sua publicação, inclusive com análise de configuração de dispensa ou inexigibilidade de licitação pela essencialidade do produto e utilidade pública do serviço, na forma das leis vigentes.	Determinados usos portuários, principalmente das atividades componentes do abastecimento nacional de combustíveis que foram consideradas como área não operacional, devem ser analisadas sobre o posto de vista da Lei 8.666/93 e da Lei 9.478/97, na qual a essencialidade do uso da área e a especificidade do serviço prestado pode convergir numa definição de não licitação pautado custo/benefício desse procedimento e no interesse público da manutenção desse serviço naquela localidade, ou não falta de competição efetiva pelo contexto do serviço prestado.	NÃO ACATADA	A Proposta 7 já prevê a proposição de mecanismos para que os procedimentos licitatórios dos portos sejam convergentes com os interesses do abastecimento nacional de combustíveis, não cabendo neste trabalho o detalhamento dos possíveis mecanismos a serem utilizados.
COPAGAZ	Proposta 9 da pag. 35	Possibilitar o acesso efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados pela ANP, bem como grandes consumidores, de forma mais desburocratizada possível.	Infelizmente os acessos aos portos convola em procedimentos burocráticos que muitas vezes convolam em impossibilidades ou delongas desnecessárias para a otimização da logística do acesso. Assim, é imprescindível que haja a agilidade no procedimento.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Possibilitar o acesso célere e efetivo aos portos públicos para todos os produtores, importadores e distribuidores autorizados


INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
					pela ANP, bem como grandes consumidores.
COPAGAZ	Proposta 12 da pag. 36	Criar a obrigação de mecanismos regulatórios e/ou contratuais, <b>com paridade de condições para os agentes atuantes</b> , para garantir os níveis de serviço adequados nos terminais aquaviários, para todos os interessados.	No caso da Petrobras ceder o acesso de parte da sua infraestrutura portuária para os agentes de mercado, com a finalidade de permitir os distribuidores realizarem importações, faz necessário criar normas transparentes e claras para que o acesso seja igualitário a qualquer agente, inclusive em relação ao próprio uso pela Petrobrás.	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
COPAGAZ	Proposta 16 da pag. 36	Analisar e propor mecanismos <b>por meio de marcos regulatórios</b> que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional <b>por esta</b> , com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL), <b>até que haja a finalização de investimentos privados.</b>	Importante termos marco infra legais para garantir um período de transição, mantendo a obrigação para a Petrobras a garantia do abastecimento nacional até a conclusão dos investimentos privados, a fim de não haver consequências na cadeia de distribuição.	ACATADA PARCIALMENTE	A contribuição foi acatada parcialmente, o que resultou em novo texto no Relatório.  NOVA REDAÇÃO:  Analisar e propor mecanismos, <b>inclusive, por meio de marcos regulatórios</b> que, em função do reposicionamento da Petrobras, garantam o abastecimento nacional, com prazos de transição adequados, inclusive nos Polos de Fornecimento Limitado (PFL).
COPAGAZ	Proposta 22 da pag. 37	Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas, <b>principalmente de agente hegemônico e monopolista, mas sem vedação ou barreiras a criação de "pools" operacionais para otimização da eficiência do setor de combustíveis.</b>	É patente que, através do CNPE em análise com o Sistema Brasileiro de Concorrência, deve ser considerado a paridade de atuação de todo agente que esteja desenvolvendo a atividade no mesmo setor, mas também como de interesse público deve ser apoiado o ganho estratégico de escala que <i>Joint Ventures</i> podem trazer para a sociedade, sem que seja ferido qualquer normativa concorrencial, mas sim incentivando o abastecimento nacional de forma mais proveitosa para o próprio consumidor.	NÃO ACATADA	Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil
COPAGAZ	Proposta 25 da pag. 37	Avaliar ações para o estímulo à prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional, de forma a garantir a remuneração das atividades, permitir a previsibilidade para investimentos de longo prazo e favorecer a criação de um mercado competitivo, <b>com a transparência na formação de preço pelo agente hegemônico e monopolista, eliminando as práticas subsidiadas do preço.</b>	Para que haja a segurança jurídica na busca de novas formas de suprimento do mercado nacional, devem ser eliminadas as práticas de preço diferenciado abaixo do mercado internacional do mesmo produto, a fim de assegurar que o capital privado possa fazer investimentos sem que haja uma desproporção alheia com seus pares, causando um desequilíbrio que ferirá a livre concorrência.	NÃO ACATADA	A Proposta 26 trata da diferenciação dos preços de GLP. Quanto à transparência/critérios na formação de preços, trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da iniciativa Combustível Brasil.
COPAGAZ	Proposta 26 da pag. 37	Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece	Para que haja a segurança jurídica que não seja realizada uma nova desmobilização da paridade internacional com os preços de GLP praticados no exterior, é fundamental que a norma a ser imposta preferencialmente pelo CNPE expressamente proíba essa prática como conduta não adequada ao desenvolvimento do abastecimento nacional, a fim de direcionar a não ocorrência da artificialização dos preços praticados pela estatal, contribuindo para o desenvolvimento de um mercado livre e concorrencialmente saudável.	NÃO ACATADA	A proposta nº 25 busca avaliar ações que estimulem a prática de preços para combustíveis compatível com o mercado internacional.


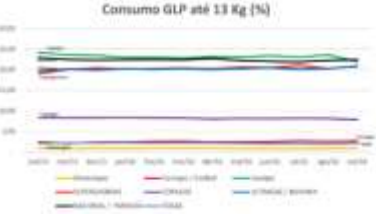


INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		como de interesse para a política energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP, e proíba a inserção de política artificial de preço que convole em desequilíbrio com os preços internacionais praticados para o GLP.			
COPAGAZ	Nova proposta 33	Buscar a participação efetiva e interlocução com as agentes públicos responsáveis pela política e implementação das normativas portuárias, inclusive ANTAQ, SNP e MTAV e Autoridades Portuárias, para a concretização das propostas 7,8,9,11, 12 e 13, entre outras, para a compreensão do tratamento adequado as áreas utilizadas para instalação ou armazenamento de combustíveis, diante da necessidade da essencialidade do abastecimento nacional	Apesar da conclusão óbvia da participação dessas autoridades para cumprimento das propostas, como nenhum destes órgãos constam como um dos agentes participantes na página 08 deste relatório, entendemos por bem formalizar esse procedimento numa proposta de incentivo da aproximação do dos agentes públicos responsáveis pelo abastecimento nacional de combustíveis com as agentes públicos responsáveis pelas questões portuárias.	NÃO ACATADA	A contribuição já está contemplada no âmbito do Comitê Técnico a ser implementado.
ASMIRG	Proposta 18	<p>a) Adequar regulamentação do setor GLP visando inibir mercado ilegal, com a criação do Posto de Venda Rural – PVR; Limitação do comércio do GLP por aplicativo e vale gás, exclusivamente através de agentes do setor (Distribuidoras e Revendas) e limitação da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE, como atividade principal para revendas de GLP.</p> <p>b) Reforçar medidas de fiscalização no combate ao comércio irregular de combustíveis, por meio de ações conjuntas da ANP, distribuidores e revendedores, Corpo de Bombeiros e outras instituições governamentais.</p>	<p>Existe uma grande parcela da população morando em povoados e distritos, nestes locais a venda é feita de forma irregular a pequenos comerciantes (mercearias, bares etc) sempre em pequenas quantidades, mas sem a devida cobertura da legislação atual, portanto de forma ilegal; sabe-se que o custo para abrir uma revenda com todas as exigências feitas pela legislação, (bombeiros, Inmetro, prefeitura, etc) inviabiliza essa comercialização. Uma mudança na legislação, autorizando quantidades bem menores (máximo de 08 unidades) em display, observando um mínimo de segurança, e exclusiva para a zona rural (distritos e povoados) não comprometeria o abastecimento e daria fim a ilegalidade.</p> <p>O comercio do GLP através de vale gás e aplicativos por empresas terceiras ou mesmo aqueles que atuam como atividade econômica secundaria, geram crime sonegação fiscal, estimula uma modalidade de atravessador, sem compromisso com a segurança, isentos da legislação do setor, não são fiscalizados, proporcionam uma espécie de leilão no setor, agindo de forma predatória, comprometendo as revendas que atuam dentro das normas, que assumem responsabilidades e custos para atividade.</p>	NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição trata de alteração regulatória, portanto, sob responsabilidade da ANP.
ASMIRG	Proposta 19	Aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de derivados e biocombustíveis, com medidas preventivas e corretivas.	<p>No setor GLP a rastreabilidade dos recipientes é regulamentando pela RESOLUÇÃO ANP Nº 18, DE 2.9.2004 - DOU 6.9.2004, em seu Art. 7º. § 2º "É da responsabilidade do Distribuidor a garantia de rastreabilidade do produto por meio da associação da data e local de envasamento dos recipientes atrelados com o Certificado de Qualidade do produto."</p> <p>O sistema atual essa rastreabilidade não identifica os botijões, pois tem a limitação de um carimbo na "bandeirinha" do botijão informando a data do envaso e local onde foi envasado.</p> <p>Com as novas tecnologias, o uso do chip já se mostrou eficaz, conforme testes realizados na Mangels</p>	NÃO ACATADA	Entende-se que tal contribuição já está incluída no texto original. Não cabe, nesta fase dos trabalhos, o detalhamento em lista exaustiva das medidas a serem adotadas para aprimorar os mecanismos de monitoramento da movimentação e comercialização de derivados e biocombustíveis.






INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p><a href="http://www.elc.com.br/images/malas_diretas/proposta-de-solucao-para-rastreabilidade-de-cilindros-rfid.pdf">http://www.elc.com.br/images/malas_diretas/proposta-de-solucao-para-rastreabilidade-de-cilindros-rfid.pdf</a></p>  <p>A rastreabilidade com chip no setor GLP permite;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Identificação precisa do uso do GLP para fins residencial, com a quantidade exata de recipientes de até 13 Kg envasados.</li> <li>A trajetória do GLP e os responsáveis quando destinado no mercado ilegal.</li> <li>Inibe o roubo de cargas, o recipiente sem identificação perde seu valor.</li> <li>Não permite o envasamento em recipientes com data de validade vencida.</li> <li>Permite identificar a quantidade de resíduos que retornam dos consumidores.</li> <li>A monitoração precisa de toda trajetória do recipiente de GLP.</li> </ol>		
ASMIRG	Proposta 19	 <p>Foto: botijão de 13 Kg com carimbo de identificação</p> <p>BETIM 03/11/16 S/N 04591 14:48</p>	<p>Em processo recente, o TCU após avaliações técnicas emitiu parecer favorável a implantação do chip:</p> <p>TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO TC 007.446/2015-2</p> <p>ACÓRDÃO Nº 1409/2016 – TCU – Plenário</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Processo nº TC 007.446/2015-2.       <ol style="list-style-type: none"> <li>Apenso: 018.274/2014-5.</li> </ol> </li> <li>Grupo I – Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria.</li> <li>Responsável: Magda Maria de Regina Chambriard (xxx.xxx.xxx-xx).</li> <li>Entidade: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).</li> <li>Relator: Ministro Vital do Rêgo.</li> <li>Acórdão:       <ol style="list-style-type: none"> <li>9.2.2. Dê continuidade aos estudos relativos à implementação de sistemas RFID para rastreio de vasilhames de GLP P-13, com as devidas análises de custo e benefício no preço final do produto regulado, em face da utilização ou não da dita alternativa tecnológica, de forma a contribuir para uma melhor tomada de decisão por parte do órgão regulador;</li> </ol> </li> </ol>		



INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p>A ASMIRG-BR entende que para implantação deste sistema é necessário um período de adequação, e para atender a demanda do mercado atual, apresentamos como sugestão inicial a implantação do sistema de carimbo, já implantado pela Companhia Distribuidora SHV em Minas Gerais. O carimbo identifica o botijão com local onde foi envasado, data, hora, minuto e segundo, além do número sequencial único para esta data. Este sistema em uso já permite conforme relatos de revendas que atuam com esta Companhia, a identificação da revenda que alimenta o mercado ilegal, uma vez que a Companhia mantém o controle do envio dos recipientes em seu sistema de dados, assim, pelo numeração do botijão, identifica a Nota Fiscal e a quem foi destinado.</p>		
ASMIRG	Proposta 21	<p>Aperfeiçoar e <b>adequar as decisões judiciais</b> aos mecanismos regulatórios de incentivos e de definição de condicionantes para atuação dos agentes de mercado, quando necessário, tendo como objetivo a promoção da concorrência, a mitigação das falhas e a prevenção do abuso de poder de mercado.</p>	<p>O setor do GLP sofre desde a criação do conceito de marcas com os efeitos da concentração de mercado.</p> <p><b>Dos indícios de concentração de mercado no setor GLP:</b></p> <p><b>Primeiro:</b> A ANP em seu relatório técnico 2002/2012, destaca os riscos de ações abusivas na política de preço praticado pelas cinco distribuidoras que detêm o mercado nacional.</p> <p><i>“A despeito da manutenção dos preços de produtor constantes, pode-se ver no <b>Gráfico 16</b> que os preços médios do P13 na distribuição e na revenda tiveram reajustes no período, provavelmente em função de aumento de custos. Entretanto, <b>a concentração extremamente elevada desse mercado, no qual apenas cinco empresas10 detêm cerca de 90% do mercado nacional de GLP, tornam-no bastante propício à coordenação tácita dos agentes regulados.</b>”</i></p>  <p>Fonte: Evolução do mercado de combustíveis e derivados: 2000-2012 <a href="http://www.anp.gov.br">www.anp.gov.br</a></p>	NÃO ACATADA	<p>A Iniciativa Combustível Brasil não possui competência para propor adequações a decisões tomadas no âmbito do Poder Judiciário.</p>
ASMIRG	Proposta 21	<p><b>Consumo aparente GLP envasado 2007 - 2016</b></p>	<p><b>Segundo:</b> De acordo com dados da Agencia Nacional do Petróleo – ANP, encontramos uma “estabilidade” na divisão de consumo nacional do GLP entre as distribuidoras. Estas Distribuidoras mantem numa espécie de “<b>consórcio</b>”, um percentual com variações decimais nas vendas dos recipientes de até 13 Kg.</p> <p>A concentração ou limitação de novas empresas no setor ocorrem exclusivamente no setor envasado, onde cinco Distribuidoras detêm 94% das vendas no Brasil.</p> <p><b>Este percentual vem sendo constante desde 2007</b>, o que mascara uma avaliação regional, é comum num determinado</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		 <p>Fonte: www.anp.gov.br - consumo aparente em 28/11/2016 às18:00</p> <p><b>Consumo aparente GLP envasado out/15 a set/16</b></p> 	<p>Estado, <b>uma Distribuidora manter uma “falsa” liderança, pois enquanto aumenta sua venda naquela região, perde a tonelagem de venda equivalente para sua concorrente em outro Estado.</b> Esta ação dá indícios de uma maquiagem no setor afim de mostrar um mercado aberto e competitivo, realidade bem distorcida diante aos dados da ANP.</p> <p><b>O indício de um consórcio no mercado nacional é visto até mesmo entre as distribuidoras menores, não apresentam crescimento, mantendo constantes sua tonelagem de venda, respeitando um possível “acordo” de fatiamento do mercado.</b></p> <p><b>Terceiro:</b> A base da sustentação do cartel do gás de cozinha no Brasil</p> <p>Os recipientes de GLP, tradicional botijão de gás de cozinha, apresentam em destaque em relevo na sua parte externa, as seguintes informações;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mês e Ano de fabricação seguido símbolo INMETRO (I)</li> <li><b>Nome da Companhia Distribuidora</b></li> </ul> 		
ASMIRG	Proposta 21		<p><b>Quarto: ROTA DO CARTEL DO GÁS</b></p> <p>A ANP exigindo nos recipientes, <b>a marca de quem envasa</b> os recipientes de GLP, criou-se então o fator que permite dar a sustentabilidade a prática de cartel.</p> <p>Como a “proibição” de encher recipientes de GLP de “marcas” não autorizadas aos nomes impressos externamente no botijão, a ANP, criou com aval das Companhias Distribuidoras as Centrais de Destroca – CD’s. Estas Centrais de Destroca recebem um tratamento diferenciado, pela sua infraestrutura deveriam seguir uma regulamentação equivalente as revendas de GLP, por armazenarem botijões de GLP, mas estas recebem uma blindagem, atuam com qualquer capacidade sem seguir as regras de segurança aplicadas em nosso setor. Os CD’s ao receberem os botijões das revendas, fazem a troca pela marca que a revenda representa, desde que haja botijões disponíveis daquela marca.</p> <p><b>Assim funciona a rota do gás, os botijões saem das Companhias Distribuidoras com destino aos consumidores e Revendas, os botijões dos consumidores retornam diretamente para Distribuidoras, mas os das revendas passam pelos CD’s, que tem a facilidade de desviar os recipientes de uma determinada Companhia para Estados distantes, inviabilizando a destroca até que esta Companhia não tenha mais recipientes de sua “marca” para ser enchidos,</b></p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
			<p><b>ocasionado a sua paralização</b>, conforme denúncia de um presidente destas Companhias Distribuidoras, onde afirma:</p> <p>... “A ANP, ao contrário que faz crer, está mais uma vez ajudando os grandes grupos econômicos nacionais”...</p> <p>... “existe um passeio turístico de cerca de 20 milhões de botijões vazios, viajando mensalmente sendo pago pelo consumidor”...</p> <p>...” O que está em jogo é uma briga de grandes empresas por reserva de mercado. Não importa se as grandes empresas do Sindigás mandaram fabricar esses botijões nas metalúrgicas, gravaram indevidamente o seu nome e revenderam aos consumidores.”...</p> <p>Fonte:<a href="http://infoener.iee.usp.br/infoener/hemeroteca/imagens/30905.gif">http://infoener.iee.usp.br/infoener/hemeroteca/imagens/30905.gif</a></p>		
ASMIRG	Proposta 21	 <p>The image shows a newspaper clipping with a photo of a man speaking at a podium. The text in the clipping discusses the ANP's handling of complaints and the role of the NME. A red text overlay reads: '... "empresas (Companhias Distribuidoras) criaram marcas próprias, e para fazer confusão de vendas, não abastecem o preço, e quando abastecem o preço, abastecem a quantidade, quando não abastecem a preço, abastecem com marcas para confundir e é o que está acontecendo." (...)'</p>	<p><b>Quinto:</b> A fundamentação da exigência deste conceito de marca é amparada pelos cuidados com a requalificação. O que na prática se mostra ineficaz.</p> <p><b>Sexto:</b> A ANP autoriza que Companhias envazem botijões de outras marcas, desde que, autorizada pela agencia.</p> <p><i>Seja qual for a alegação para restrição em envasar botijões dos consumidores que tenham estampado uma marca diferente a da sua Companhia, esta afirmação fica comprometida, induzindo sim, a sustentação do cartel, pois, a ANP ao autorizar em seu site, que as cinco companhias que detém o mercado nacional, envasem botijões uma das outras, mostra que não existe riscos quanto a segurança, e sim, risco de colocar o mercado na sua forma mais competitiva. A ANP se mostra a serviço de terceiros, a favor e fortalecendo medidas que visam a concentração de mercado, do cartel do gás.</i></p> <p>Apesar das exigências reguladas pela ANP, há Companhias Distribuidoras que ficam impunes desta exigência, atuam de forma livre, com uma aparente <b>aprovação de um grupo que através de seu poder econômico, ditam as regras do setor.</b> A ANP neste caso, simplesmente desconhece tais ações, como o da Servgás Distribuidora de Gás S.A., CNPJ No 55.332.811/0001-81, que envasa marcas não autorizadas pela ANP sem nenhuma punição.</p>  <p>Botijão com marca estampada Butano (Nacional Gás) de 13 Kg envasado pela Servgás em abril de 2015 sem autorização em site da ANP.</p>		

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
ASMIRG	Proposta 21	 <p data-bbox="454 751 866 826"><b>Decisão que compromete a quebra da concentração do mercado GLP no Brasil pelo STF é ignorada no setor e pela ANP</b></p>	<p data-bbox="891 177 1447 201"><b><u>Lei que permite reutilização de botijão é constitucional</u></b></p> <p data-bbox="891 220 1478 268"><a href="http://www.conjur.com.br/2013-mai-11/lei-permite-reutilizacao-botijao-concorrente-constitucional">http://www.conjur.com.br/2013-mai-11/lei-permite-reutilizacao-botijao-concorrente-constitucional</a></p> <p data-bbox="891 284 1523 456">...”Por unanimidade, o Plenário do Supremo Tribunal Federal julgou improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade ajuizada pelo governo do Rio de Janeiro contra a Lei Estadual 3.874/2002, que trata da comercialização de produtos em recipientes ou embalagens reutilizáveis. A norma permite que os vasilhames reutilizáveis sejam preenchidos por produtos de marcas concorrentes.”...</p> <p data-bbox="891 472 1523 644">...”Na ocasião, o relator da ADI, ministro Eros Grau (hoje aposentado) observou que o consumidor é proprietário do botijão usado para o condicionamento do gás, “logo, o que adquire da distribuidora ou revendedora, contra o pagamento de determinado preço, é apenas o gás liquefeito de petróleo, uma vez que o botijão ele há de ter adquirido em um momento anterior”.</p> <p data-bbox="891 660 1523 785">“O consumidor que em determinado momento é proprietário de um botijão com a marca X, pode adquirir gás da distribuidora titular da marca Y. Esta deve receber o botijão vazio com a marca X, entregando o outro cheio com a sua marca Y ao consumidor”, exemplificou Eros Grau.</p> <p data-bbox="891 801 1523 970">Ele destacou que esses botijões são bens fungíveis, isto é, podem ser substituídos por outros da mesma espécie, qualidade e quantidade. <b>“A marca X ou Y não identifica a propriedade, indica que o seu primeiro proprietário, que pela primeira vez utilizou o botijão para acondicionar gás, foi no passado a distribuidora tal ou qual”</b>, completou o ministro. <b>Com informações da Assessoria de Imprensa do STF.”...</b></p>		
ASMIRG	Proposta 22	<p data-bbox="436 991 882 1139">Reforçar a atuação conjunta e cooperativa das autoridades regulatórias, <b>de fiscalizações</b> e de defesa da concorrência no que tange ao abastecimento nacional de combustíveis, de modo a prevenir e coibir práticas anticompetitivas.</p>	<p data-bbox="891 1054 1211 1078">Não há necessidade de explicitar.</p>	NÃO ACATADA	<p data-bbox="1740 1038 2107 1086">Entende-se que tal contribuição já se encontra contemplada na Proposta 18.</p>
ASMIRG	Proposta 26	<p data-bbox="436 1163 882 1449">Elaborar nova resolução do CNPE para reconhecer, como de interesse para a política energética nacional, programas de acesso ao consumo do GLP destinado ao uso doméstico e acondicionado em recipientes transportáveis de capacidade de até 13 kg para consumidores de baixa renda, reforçando o conceito de que incentivos governamentais ocorrem exclusivamente com previsão específica no orçamento público. Adicionalmente, propor a revogação da Resolução CNPE nº 4/2005, que reconhece como de interesse para a política</p>	<p data-bbox="891 1190 1523 1410">A ASMIRG-BR chama a atenção de V. Exas para esta proposta que já está em andamento pela Petrobrás. Apoiamos a equiparação de preço, mas não podemos atropelar o consumidor, ou transferir a responsabilidade do preço dentro das condições anteriores ao setor revenda. Da forma que se apresenta, os recentes aumentos na Petrobras visando equiparação e ajustes de preço no botijão residencial, tem provocado aumento da ilegalidade e irregularidades, visando uma venda descomprometida com o abastecimento seguro aos consumidores.</p>	Somente comentário	<p data-bbox="1718 1262 2132 1334">Trata-se de assunto a ser discutido nas próximas etapas dos trabalhos da Iniciativa Combustível Brasil.</p>

INSTITUIÇÃO	PÁGINA OU PROPOSTA	ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	TRATAMENTO	COMENTARIO
		energética nacional a prática de preços diferenciados para o GLP.			
<b>ASMIRG</b>	<b>Proposta 27</b>	Uma vez finalizada a prática de preços diferenciados para GLP, <b>liberar suas restrições de uso</b> , observadas as modificações na formação do preço e as condições da infraestrutura, especialmente para descarga em terminais portuários, a fim de viabilizar sua importação por outros agentes.	Tramita Projeto de Lei 2943/11 para abertura uso GLP, exceto para veículos.	NÃO ACATADA	Entende-se que a precificação do GLP e a disponibilidade de infraestrutura devem ser consideradas em momento oportuno, quando da reavaliação da restrição ao uso do GLP em diversas aplicações, com análise dos impactos de possíveis liberações, inclusive sobre o abastecimento nacional.