



INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS

IBPCT – 128/2003

Rio de Janeiro, 19 de novembro de 2003

Ilmo. Sr.

Dr. José Cesário Cecchi

Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

Agência Nacional de Petróleo

Ref.: Consulta Pública sobre as Minutas de Portarias de regulamentação para o Livre Acesso, a Cessão de Capacidade e os Critérios Tarifários aplicáveis ao transporte dutoviário de gás natural.

Prezado Senhor:

Agradecemos à ANP a oportunidade de analisar e enviar sugestões que possam contribuir para o aperfeiçoamento da regulamentação do setor de petróleo e gás. Os comentários que apresentamos no documento em anexo foram elaborados pela Comissão de Gás, cuja lista de empresas participantes também encaminhamos. Os representantes das Comissões de Comercializadores de Gás Natural e Transportadores Dutoviários optaram por enviar seus comentários individualmente.

Procuramos nesse documento refletir a opinião dos agentes, algumas até divergentes. A lista de empresas tem o objetivo de servir como referência para a ANP e não implica que os agentes citados não possam vir a apresentar comentários complementares.

Ressaltamos, ainda, que a formulação de uma política estável para o setor, em harmonia com os demais setores de energia e que permita o estabelecimento de regras claras no processo de regulação, é de extrema importância para que se possa garantir o suprimento de combustíveis no país e até mesmo permitir um planejamento para a melhor utilização dos modais de transporte.

Certos de que o conjunto de Portarias é parte importante das ações esperadas para oferecer um quadro regulatório favorável aos investimentos e ao desenvolvimento da indústria do gás no país, reafirmamos nosso desejo de continuar colaborando com essa Agência para o alcance deste objetivo.

Atenciosamente,

Álvaro Teixeira

Secretário Geral



Comentários do IBP às Portarias de Gás Natural em Consulta Pública pela ANP

1. PORTARIA DE LIVRE ACESSO A GASODUTOS

1.1 Introdúz um novo conceito até então inexistente de “Mercado Emergente” conforme segue:

“XI. Mercado Emergente: mercado localizado em uma área geográfica limitada, correspondente a uma região de concessão estadual de distribuição de gás canalizado, na qual o primeiro fornecimento comercial de seu primeiro contrato de longa duração tenha sido efetuado há menos de 8 (oito) anos;”

[Vide comentários no artigo 4º.](#)

1.2 Definição de “Nova Instalação de Transporte”

“XII. Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com Autorização de Operação (AO) expedida há menos de 4 (quatro) anos, ao longo de toda sua extensão, conforme projeto aprovado, que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes;”

[Vide comentários no artigo 4º](#)

1.3 Critério de Livre Acesso

“Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte, exceto nos casos em que a solicitação do serviço:

- I. refira-se a Novas Instalações de Transporte; ou
- II. destine-se ao transporte de gás natural para Mercados Emergentes.

Parágrafo Único - As condições operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em acordos de interconexão.”

[Comentário: Alguns agentes acreditam que isto é uma restrição que contraria a lei 9.478 em seu artigo 1º, que trata dos fundamentos da política energética, e no artigo 58º, que estabelece como única condição ao livre acesso a remuneração adequada ao titular das instalações de transporte. Também contraria a lei 8.884/94, artigo 1º, inciso 4 e 5, que trata da livre concorrência. Esses agentes entendem que essa](#)



restrição cria limites ou impedimentos ao acesso de novas empresas ao mercado consumidor da indústria de gás.

Outros agentes vêem este tipo de proteção como forma de incentivar investimentos em áreas não desenvolvidas de gás natural, tanto é assim, que este conceito foi copiado da “Diretiva de Gás” da União Européia, que estabelece uma série de exceções, aplicáveis em regiões onde a indústria de gás ainda se encontra numa fase de desenvolvimento incipiente (como no Brasil), com relação aos prazos de adequação dos países membros às normativas de livre mercado.

1.4 Nova restrição para o Livre Acesso (Art 5º)

“Art. 5º O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte, sempre que o trecho solicitado em sua Instalação de Transporte esteja operando, na média diária dos 6 meses anteriores, a pelo menos 70% de sua Capacidade Máxima de Transporte, o que evidencia o risco de interrupção que caracteriza este serviço.

Parágrafo Único - Os volumes destinados ao Serviço de Transporte Firme terão prioridade de programação sobre o Serviço de Transporte Interruptível.”

Comentário: Alguns agentes entendem que essa nova limitação ao acesso inibe a otimização da infra-estrutura e permite que o agente incumbente administre o suprimento ao mercado de acordo com seus interesses e, portanto estabeleça o monopólio de fato, além de comprometer o conceito de modicidade tarifária. Sugere a retirada deste artigo.

Outros agentes concordam com esse artigo na medida que ele mitiga o risco associado a colocação dos contratos de compra de gás que permitiram viabilizar à implantação da infra-estrutura de transporte, evitando que os mercados projetados para o referido gasoduto passem a ser atendidos por contratos interruptíveis sem expectativa de término.

Art. 6º Os serviços de transporte de gás natural serão formalizados em contratos, padronizados para cada modalidade de serviço, explicitando:

- I. tipo de serviço contratado;
- II. termos e condições gerais de prestação do serviço;
- III. Capacidades Contratadas de Transporte entre zonas de Recepção e zonas de Entrega;
- IV. Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega;
- V. Tarifas;
- VI. prazo de vigência.

Parágrafo Único - Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no caput desse artigo, no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua aplicação.



Comentário: Sugere-se que os termos e condições gerais de prestação de serviço sejam elaborados pela ANP.

Art. 7º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC, Art. 4º desta portaria.

§1º O Transportador submeterá à aprovação da ANP, no prazo de 30 (trinta) dias anteriores a divulgação, o regulamento do CPAC, que detalhará os procedimentos de oferta e alocação de capacidade para STF.

Comentário: Alguns agentes entendem que a oferta de capacidade em concurso público não deve se restringir apenas aos gasodutos existentes devendo ser também aplicada aos futuros gasodutos.

Outros agentes entendem que a proposição original deste artigo deve ser mantida para garantir a viabilização do projeto.

§ 2º Caso a Capacidade Disponível de Transporte de que trata o caput deste artigo seja resultante do fim do prazo de vigência do contrato de STF, o Carregador possuidor deste contrato terá preferência na recontração da capacidade, desde que ofereça as mesmas condições da melhor proposta apresentada no CPAC.

Comentário: Alguns agentes sugerem excluir este parágrafo 2º, por entender que perpetua a posição de contratação do carregador original e impede a participação de novos agentes.

Outros agentes concordam com a redação proposta considerando que foram os carregadores originais aqueles que suportaram os riscos associados a implantação da referida instalação, cabendo portanto a manutenção do direito de preferência a esses carregadores.

1.5 Metodologia do CPAC

“Art. 8º O regulamento do CPAC observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:



I. Critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;

II. Zonas de Recepção e Entrega atendidas;

III. Custo médio ponderado de capital, refletindo as condições de mercado e os riscos associados à prestação do serviço;

IV. Metodologia de cálculo da tarifa de transporte;

Comentário: Alguns agentes entendem que o custo médio ponderado de capital é parte da metodologia de cálculo da tarifa, e não necessitaria de um item a parte.

V. Critério de alocação de capacidade entre os interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado;

Comentário: Alguns agentes entendem que o critério de alocação de capacidade deve ser baseado somente na tarifa de transporte. Somente o comprador de gás, por conhecer todas as demais cláusulas do contrato (*take or pay*, flexibilidade, etc), pode julgar qual carregador estaria oferecendo o contrato com menor preço de gás.

Outros agentes estão de acordo com o inciso e o consideram fundamental para a adoção de uma diretriz em favor dos clientes finais - modicidade tarifária. No que se refere as dificuldades de operacionalização desse critério, esses agentes sugerem o trabalho conjunto dos órgãos estaduais e federal de regulação.

VI. Condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;

VII. Qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

Comentário: Alguns agentes entendem que seria necessário considerar uma aprovação prévia da ANP nesses novos aspectos relevantes considerados nesse inciso VII, evitando a possibilidade de um direcionamento do CPAC.

Outros agentes estão de acordo com a redação original.

Parágrafo Único – Em caso de empate no processo de alocação da capacidade a que se refere o Inciso V, será priorizado o interessado que detiver menor participação na Capacidade Contratada da referida Instalação de Transporte.”

Alguns agentes sugerem a inclusão de um novo inciso que estabeleça alguns critérios que permitam a continuidade do atendimento dos consumidores existentes.



Outros agentes entendem que essa é uma obrigação das distribuidoras e essa responsabilidade não pode ser transferida.

1.6 Instalações de Transferência (Art 9º)

“Art. 9º O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como de Instalações de Transporte transferirá a operação destas instalações a um Transportador.

§1º O proprietário das Instalações de Transferência passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e terá preferência na contratação de capacidade diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de realização de CPAC, até o limite da capacidade definida na autorização de operação das instalações.

Comentário: Alguns agentes entendem que o limite deve ser da capacidade efetivamente utilizada no momento da reclassificação dos dutos.

Outros agentes estão de acordo com a redação original na medida em que mitiga o risco dos investidores em E&P no que se refere ao escoamento da produção previsto no projeto de desenvolvimento do campo. De outra forma, limitando-se a contratação à Capacidade Contratada no momento da re-classificação, os investidores em E&P seriam obrigados a novos investimentos em infra estrutura com intuito de garantir o escoamento de sua produção, conforme previsto referido projeto de desenvolvimento.

§2º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de reclassificação.”

1.7 Operações de “SWAP” (deslocamento)

Comentário: Alguns agentes entendem que esta nova portaria não regula a operação de swaps de gás no sistema de transporte. Este tipo de operação é de extrema importância para o desenvolvimento da indústria de gás uma vez que introduz benefícios econômicos e agilidade operacional no atendimento ao mercado. Ao não regular este tema, o regulador transfere a aplicação deste conceito para o agente incumbente aumentando seu controle do mercado.

Outros agentes entendem que este tipo de operação estaria relacionado à otimização da utilização da infra-estrutura, ou seja, cabe ao transportador, na



INSTITUTO BRASILEIRO DE PETRÓLEO E GÁS

otimização da operação, administrar este tipo de ocorrência e ao agente regulador a fiscalização dos ganhos decorrentes.

Comentário Geral sobre a Portaria: Alguns agentes entendem que devem ser estabelecidos prazos para cumprimento de alguns dos dispositivos estabelecidos nesta portaria.



2. PORTARIA DE CRITÉRIOS TARIFÁRIOS

2.1 Custos da Prestação Eficiente do Serviço

Art. 3º As tarifas de transporte de gás natural não implicarão tratamento indevidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

COMENTÁRIO: Alguns agentes entendem que o termo "indevidamente" deveria ser excluído porque não se deve discriminar os usuários dos mesmos serviços de transporte.

Outros agentes concordam com a redação original na medida em que o dispositivo de *roll in* pode acarretar tarifas diferenciadas para o mesmo serviço (tarifa incremental maior que tarifa original). Além disso, existe previsão legal de preferência aos proprietários de instalação de transporte.

Art. 4º As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

I. Os custos da prestação eficiente do serviço;

Comentário: Alguns agentes consideram válido o detalhamento dos critérios que deverão ser utilizados para a determinação das tarifas de transporte aplicáveis a cada caso, principalmente no que se refere ao retorno do transportador ser adequado às características e riscos próprios da atividade de transporte. Sugeriu-se a seguinte redação para este inciso:

“Os custos de prestação eficiente do serviço, tais como, custos de investimento, os custos de operação e manutenção e taxa de retorno do transportador, deverão refletir os riscos associados à prestação do serviço de transporte de gás;

II. Os determinantes de custos, inclusive percurso, capacidade e diferença de pressão entre pontos de recepção e entrega, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos; e

III. Os Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, além da busca de competitividade e do desenvolvimento da indústria de gás natural.”



Comentário: Alguns agentes sugerem que o texto desse inciso seja alterado para: "Critérios Tarifários com base Técnicas e Econômicas, porque critérios tarifários devem ser técnicos, econômicos, claros e transparentes a fim de não inibir os investimentos no setor."

Outros agentes concordam com a redação original, considerando que se trata de uma orientação de política pública a ser seguida pelo processo de regulação do setor.

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e demais condições deste serviço, tomando como referência o serviço de transporte firme

Comentário: Alguns agentes sugerem incluir o texto "no mesmo percurso" ao final deste artigo.

2.2 Repasse de Receitas

"Art. 9º O transportador repassará a todos os carregadores firmes 90% (noventa por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicáveis a cada Carregador, de forma proporcional à ociosidade de cada contrato no correspondente trecho utilizado;"

Comentário: Alguns agentes entendem que o transportador deverá repassar não apenas o resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, mas também os resultados de todos os serviços prestados diferentes do serviço Firme.



3. PORTARIA DE CESSÃO DE CAPACIDADE

“Art. 4º As operações de cessão de capacidade serão previamente informadas ao transportador e à ANP.

§ 1º O carregador cedente apresentará previamente à ANP as etapas previstas para a oferta pública de capacidade e procedimentos isonômicos de alocação da capacidade de transporte oferecida, exceto nos casos previstos no § 3º do presente artigo.

§ 2º O transportador poderá realizar, em nome do carregador cedente, as etapas de oferta e alocação de capacidade referidas no caput deste artigo, mediante remuneração a ser negociada entre as partes.

§ 3º As operações de cessão de capacidade contratada de transporte realizadas entre empresas controladas ou coligadas ou por um prazo máximo de 02 (dois) anos poderão ser negociadas diretamente entre o carregador cedente e o carregador cessionário, incluindo-se as condições de preço e forma de pagamento.”

Comentário: Alguns agentes entendem que a cessão de Capacidade é uma ferramenta extremamente importante para o desenvolvimento da infra-estrutura e do mercado de gás, pois minimiza o risco de contratação de capacidade inicial pelo carregador-investidor. Acreditam que a obrigatoriedade de realização de uma oferta pública para a cessão de capacidade inibirá a utilização desta ferramenta comercial. Nossa sugestão é que haja liberdade para o Carregador Cedente negociar diretamente com o Cessionário a cessão de capacidade.

Sugestão de Novos parágrafos:

Alguns agentes sugerem incluir neste artigo (4º) mais um parágrafo (4º) com a seguinte redação: "A Cessão de Capacidade que não for realizada por CPAC deve ter o preço limitado ao cobrado pelo Transportador ao Carregador Cedente", e

Incluir um parágrafo 5º, neste mesmo artigo (4º) com a seguinte redação: “Eventuais conflitos suscitados pelo Transportador em razão da inviabilidade técnica de Cessão de Capacidade serão dirimidas pela ANP”. Essa inclusão objetiva limitar o preço pago pelo Carregador Cedente ao transportador a fim de evitar que um carregador reserve capacidade para cedê-la futuramente a outro carregador mediante a cobrança de ágio.

EMPRESAS PARTICIPANTES



Comissão de Gás

- ABEGAS
- ABRACE
- AGIP OIL
- ANADARKO
- BG
- BNDES
- BP
- CEG
- EL PASO
- ELETROBRAS
- EXPETRO
- GASMIG
- GASPART
- INT
- IPIRANGA
- MACHADO, MEYER,
SENDACZ E OPICE
ADV's.
- NACIONAL GÁS
BUTANO
- PAN AMERICAN
- PETROBRAS
DISTRIBUIDORA
- PETROBRAS ENERGIA
- PETROBRAS/E&P-
CORP
- PETROBRAS/GÁS-
NATURAL / DGN
- GASPETRO
- PETROCONSULT
- PINHEIRO NETO
ADVOGADOS
- PUC/RJ
- REPSOL YPF
- SHELL BRASIL
- SINDIGÁS
- SINERGIA
- SUPERGASBRÁS
- TBG
- TOTALFINAELF
- TOZZINI, FREIRE,
TEIXEIRA E SILVA
ADVOGADOS
- TSB