

PAN AMERICAN ENERGY DO BRASIL LTDA.

Comentários às Portarias de Gás Natural em Consulta Pública pela ANP

1. PORTARIA QUE REGULAMENTA O LIVRE ACESSO ÀS INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE DUTOVIÁRIO DE GÁS NATURAL

Artigo 1º.

“ Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, mediante remuneração adequada ao Transportador, respeitados os termos dos contratos em vigor “

Comentário:

Os termos dos contratos em vigor devem ser sempre respeitados. No caso em questão, o parágrafo único do Artigo 8º da minuta que regulamenta os critérios tarifários, prevê, em algumas situações, eventuais ajustes nas tarifas, de comum acordo entre as partes, o que poderá também acarretar ajustes em algumas outras cláusulas, para permitir que o benefício da tarifa compartilhada seja refletido como um todo no contrato. Isto não deveria ser entendido como uma quebra ou desrespeito aos contratos existentes, mas sim como uma adaptação ou evolução dos mesmos, que seria benéfica para todo o sistema. Não seria isonômico se o benefício da tarifa compartilhada fosse repassado para os carregadores iniciais e que os mesmos mantivessem algum privilégio com relação aos novos carregadores entrantes.

Sugestão:

Incluir esta possibilidade de renegociação ou adaptação de cláusulas na presente portaria ou na de critérios tarifários.

Artigo 2º. (Definições)

“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;”

Comentário:

Acreditamos que esta restrição, mesmo sendo temporária, contraria os objetivos estabelecidos pela Lei 9478-97, nos aspectos de fundamentos da política energética, na condição de remuneração ao investidor e proprietário das instalações dutoviárias, assim como contraria também a Lei 8884-94, no aspecto da livre concorrência. Entendemos que esta restrição cria limites ou impedimentos ao acesso de novas empresas ao mercado da indústria de gás, diminuindo a segurança jurídica necessária para atrair investimentos para o setor.

A aplicação do novo conceito inserido poderia causar, no nosso entendimento, tratamento diferenciado para consumidores de distintas áreas de concessão, localizados num mesmo estado, e que estariam sob a regulação de um único órgão centralizado. É certo que a

situação já existe hoje em alguns casos, porém, quando da época da privatização destas companhias localizadas numa mesma área estadual, havia uma regulação de livre acesso vigente, e isto pode ter sido um dos fatores condicionantes para o dimensionamento do mercado, viabilidades econômicas e a consequente proposta comercial apresentada na privatização. Também poderia se criar a possibilidade, pela falta da concorrência que a medida acarretaria, que estes mercados não se desenvolvessem dentro do prazo proposto, permanecendo emergentes, e que esta discussão volte a ser apresentada, impedindo de fato esta impossibilidade de acesso.

Sugestão: Suprimir o parágrafo XI, com a eliminação do conceito de MERCADO EMERGENTE

XII . Definição de “Nova Instalação de Transporte”

“ 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;”

Comentário:

Da mesma forma que o comentário anterior, entendemos que a não obrigatoriedade do transportador em conceder o acesso para novas instalações de transporte, vai contra os mesmos preceitos legais das Leis 9478-97 e 8884-94 e irá impactar de forma negativa a concorrência no setor. Poderiam ser estudadas soluções pontuais e para tanto a legislação deveria ser ampla e considerar a possibilidade do livre acesso como regra geral, tanto para gasodutos existentes como para os novos. Para as novas instalações poderia ser estudada uma consulta ao mercado durante a fase de desenvolvimento do projeto, de modo a otimizar a infra-estrutura a ser implantada.

Sugestão: Suprimir o parágrafo XII, com a eliminação do conceito de Nova Instalação de Transporte.

“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:

Entendemos ser desnecessária as exceções descritas em I e II acima , em face dos comentários anteriores.

Sugestão: Manter a possibilidade do livre acesso para qualquer mercado e qualquer instalação de transporte.

“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:

Entendemos 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, estabelecendo o monopólio de fato, além de comprometer o conceito de modicidade tarifária. Além disso o transporte interruptível é um importante fator para o desenvolvimento do mercado secundário de gás, que seria retardado se a medida proposta for aprovada.

Sugestão: Eliminar este artigo substituindo-o por outro que contemple além dos serviços de transporte interruptível, sem restrições, outros tipos de serviços que otimizem a operação das instalações, como serviços de swap e transferência, permitindo maximizar a rentabilidade do transportador e em consequência a redução das tarifas de transporte em benefício do consumidor final.

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:

Entendemos que a oferta de capacidade em concurso público não deve se restringir apenas aos gasodutos existentes devendo ser também aplicada aos novos gasodutos, conforme sugerido anteriormente.

Sugestão: Suprimir “em operação”

§ 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 recontratação da capacidade, desde que ofereça as mesmas condições da melhor proposta apresentada no CPAC.

Comentário:

O CPAC, conforme conhecido por todos, requer envolvimento prévio e compromissos com os clientes que poderiam não aceitar esta pré-condição de preferência de recontratação com o carregador original, caracterizando-se um tratamento não isonômico entre os participantes do CPAC.

Sugestão: excluir este parágrafo.

Artigo 8º. V. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado;

Comentário:

Entendemos 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.

Sugestão: O critério deveria ser baseado na tarifa de transporte

PORTARIA DE CRITÉRIOS TARIFÁRIOS

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:

Entendemos que o termo "indevidamente" deveria ser excluído porque não se deve discriminar os usuários dos mesmos serviços de transporte, nem devida ou indevidamente.

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;

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:

Sugerimos 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.

