

DOCUMENTO ELABORADO PELA REPSOL YPF BRASIL SA

NOTA SOBRE AS PORTARIAS DE GÁS NATURAL EM CONSULTA PÚBLICA

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;”

Comentário: 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.

A Repsol YPF sempre se posicionou favorável a este tipo de proteção como forma de incentivar investimentos em áreas não desenvolvidas de gás natural (ex: TSB).

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;”

Comentário: segundo o conceito aplicado pela portaria, os gasodutos que tenham recebido sua Autorização de Operação em prazo inferior a 4 anos, não são passíveis de Livre Acesso. Este conceito sempre foi defendido pela Repsol YPF como forma de incentivar os investimentos em nova infra-estrutura e evitar expansões não eficientes da nossa rede de gasodutos, porém defendemos um prazo de proteção de no mínimo 8 anos. Além disso a última frase do texto sugere que “Nova Instalação de Transporte” não poderá interligar Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes, neste caso o gasoduto da TSB não estaria enquadrado dentro deste conceito. Nos parece que o objetivo do regulador seja restringir que ampliações de instalações existentes, “LOOPS”, sejam enquadrados como Nova Instalação de Transporte.

Este ponto deverá ser corrigido na versão final da portaria.

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.”

Comentários: de acordo com o estabelecido neste Art. 4º , a exceção para aplicação do Livre Acesso fica a critério do Transportador, o que é contraditório com o objetivo implícito nas definições de “Nova Instalação de Transporte” e “Mercado Emergente” que é de proteger o carregador-investidor. A nosso ver, caso esta decisão fique a cargo do Transportador, será incentivada a verticalização dos agentes em detrimento da figura do transportador “independente” que sempre foi defendida por esta Agência para a construção de um sistema eficiente e competitivo. Além disso, poderão ser tomadas decisões discriminatórias.

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: Esta nova limitação para a implantação do Livre Acesso introduzida nesta portaria, não nos parece razoável pois perpetua a posição do carregador original já que é “atemporal” e se aplica inclusive para a infra-estrutura já existente (malhas Sudeste e Nordeste). Desta forma, esta condição poderá inibir a otimização da infra-estrutura e permitir que o agente incumbente administre o suprimento ao mercado de acordo com seus interesses e portanto estabelecendo o monopólio de fato. Este artigo deverá ser retirado da versão final da minuta.

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;

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

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

VII. Qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.

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.”

Comentário: O Inciso V estabelece como critério de alocação de capacidade o menor preço do gás natural ofertado. Reconhecemos a intenção de se preservar o interesse do consumidor, porém questionamos a aplicabilidade desta metodologia, tendo em vista que as condições comerciais de venda de gás formam um conjunto de fatores que não podem ser avaliados somente através do preço. Portanto gostaríamos que este conceito fosse mais aprofundado a fim de possamos compreender como se dará a sua aplicação.

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.

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

Comentário: neste artigo são tratadas às instalações de transferência existentes, como por exemplo, a rede de escoamento das Bacias de Campos e Santos. No parágrafo primeiro é dado ao carregador o direito de contratar, no momento da reclassificação, toda a capacidade de transporte definida na autorização de operação, o que inclui futuras expansões no caso das instalações não terem atingido sua capacidade máxima de projeto. O pleito dos agentes que tem investimento em E&P no Brasil é que desta maneira a

Petrobras não permitirá o acesso às suas instalações de produção e isto inviabilizará o investimento privado em E&P no Brasil.

A sugestão é alterar o limite de contratação para a capacidade utilizada no momento da reclassificação dos dutos.

1.7 Operações de "SWAP" (deslocamento)

Comentário: 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.

2. Portaria de Critérios Tarifários

2.1 Custos da Prestação Eficiente do Serviço

"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."

Proposta de alteração do Inciso I:

"I. Os custos de prestação eficiente do serviço, tais como, custos de investimento, os custos de operação e manutenção, e taxa de retorno do transportador que deverá refletir os riscos associados à prestação do serviço de transporte de gás., e;"

Comentário: Consideramos válida 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.

Comentário 2: Sugerimos eliminar o Inciso III. As tarifas para prestação de serviços de transporte deverão sempre levar em conta apenas os aspectos econômicos relacionados a atividade, de forma transparente, para que se

introduzam sinais econômicos adequados para o desenvolvimento da infraestrutura da indústria de gás.

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: 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: 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. Acreditamos 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.