

Audiência e Consulta Pública nº 23/2013

Minuta de Resolução que trata dos Critérios de Cálculo Tarifário e da Aprovação de Tarifas de Transporte dos Gasodutos de Transporte Objeto de Autorização

(Revisão da Resolução ANP nº 029, de 14 de outubro de 2005)

Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural – SCM
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP

23 de setembro de 2013



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Estrutura da Apresentação

- Motivação Legal
- Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Estrutura da Apresentação

- **Motivação Legal**
- **Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública**

- **Estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário, assim como arbitrar seu o valor e a forma de pagamento, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado (inciso VI do Art. 8º e o § 1º do Art. 58 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997):**

“Art. 8º A ANP terá como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, gás natural e biocombustíveis, cabendo-lhe:

(...)

VI - estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário e arbitrar seus valores, nos casos e da forma previstos nesta Lei;

(...)

Art. 58 (....)

§ 1º. A ANP fixará o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada com base em critérios previamente estabelecidos, caso não haja acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado é compatível com o mercado.

(...)”

- **As tarifas de transporte de gás natural para novos gasodutos objeto de autorização devem ser propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP, segundo os critérios por ela previamente estabelecidos (Art. 28 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009):**

“Art. 28. As tarifas de transporte de gás natural para novos gasodutos objeto de autorização serão propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP, segundo os critérios por ela previamente estabelecidos.”

- **Ficam preservadas as tarifas de transporte e os critérios de revisão já definidos até a data da publicação da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009 (Art. 31 da Lei nº 11.909/2009):**

“Art. 31. Ficam preservadas as tarifas de transporte e os critérios de revisão já definidos até a data da publicação desta Lei.”

- **A ANP deverá definir os procedimentos necessários ao correto acompanhamento dos bens destinados à exploração da atividade de transporte de gás natural e considerados vinculados à autorização ou concessão, inclusive os atinentes às operações de contabilidade das transportadoras (Art. 14 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010); e**
- **A ANP definirá o valor da indenização, por ocasião do término do prazo de vigência da autorização e da incorporação ao patrimônio da União dos bens vinculados, e considerará metodologias de valoração de ativos, tais como o valor atual e o custo de reposição dos ativos, descontadas a depreciação e a amortização havidas até a data de encerramento da autorização (Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010).**

- **Motivação Legal**
- **Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública**

Conclusão do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 213/COGEN/SEAE/MF:

“(...) a Seae sugere que a agência:

i. Explícite a abrangência da resolução;

ii. Explícite na resolução que norma específica tratará dos critérios tarifários aplicáveis aos dutos concedidos; e

iii. Nos casos em que for necessário fazer alguma menção aos dutos concedidos, que explícite no texto da resolução o regime do duto, remetendo à norma específica que será editada para tratar dos dutos concedidos.”

Comentário Geral: Em função do parecer da SEAE e de diversos comentários recebidos dos agentes, será realizada uma revisão geral da norma de maneira a deixar claro quais disposições se aplicam a dutos autorizados ou concedidos.

Sugestões recebidas: Ajustes de numeração das referências e correções ortográficas nos *Consideranda* da proposta.

Agente: ABIAPE e TBG.

Justificativa: O primeiro Considerando faz uma referência equivocada ao § 2º do Art. 58 da Lei do Petróleo, quando o correto deveria ter sido o § 1º.

→ **Parecer SCM/ANP: Acatado.**

Justificativa: De fato, a referência encontrava-se equivocada.

Sugestões recebidas: Ajustes de numeração do Inciso XVI e nas referências do Inciso XII.

Agente: TBG e TAG.

Justificativa: O Inciso XII faz referências equivocadas aos Incisos XI e XIII do Art. 2º da Lei do Gás, quando o correto deveria ter sido aos Incisos XVII e XIX.

→ **Parecer SCM/ANP: Acatado.**

Justificativa: De fato, as referências encontravam-se equivocadas.

Sugestão recebida: Alteração das definições de: (i) Base Regulatória de Ativos, (ii) Capacidade de Transporte; (iii) Instalação de Transporte; e (iv) Serviço de Transporte Interruptível.

Agentes: IBP (i) e (ii); TBG (iii); e TAG (iv).

Justificativa: Ajustes de redação com a inclusão de referência a outras normas ou a pontos da própria proposta.

→ Parecer SCM/ANP: Não Acatado.

Justificativa:

- As definições de Capacidade de Transporte e de Serviço de Transporte Interruptível são idênticas à da Lei do Gás;
- As sugestões de inclusão de referências cruzadas nas definições de Base Regulatória de Ativos e Instalação de Transporte não apresentaram ganhos significativos em termos da compreensão do termo definido; e
- De qualquer forma, a definição de Instalação de Transporte deverá ser compatível com aquela da minuta final de Resolução de Caracterização de Ampliação de Capacidade, dado que esta foi recentemente discutida na Audiência Pública nº 014/2013.

Sugestão recebida: Alteração da Definição de Receita Máxima Permitida: (i) com a menção explícita aos Serviços de Transporte Firme e Extraordinário; (ii) a exclusão do Encargo de Movimentação do seu cômputo; e (iii) a exclusão das receitas decorrentes dos excedentes autorizados e não autorizados.

Agentes: TBG (i), (ii) e (iii); e TAG (i) e (ii).

Justificativa:

- Receita Máxima Permitida é um conceito associado a “ship or pay” (TBG).
- Os encargos variáveis aplicáveis a contratos para serviço firme e extraordinário não devem ser considerados.

→ Parecer SCM/ANP: Não Acatado.

-Justificativa:

- O conceito de Receita Máxima Permitida representa o teto da receita bruta a ser auferida pelo Transportador, por meio da cobrança de Tarifas de Transporte aplicada aos volumes contratados e movimentados, com exceção do Serviço de Transporte Interruptível (incentivo para a prestação do serviço).
- Os Serviços de Transporte Firme e Extraordinário não representam os únicos Serviços de Transporte que podem ser ofertados (Art. 34 da Lei do Gás).

Sugestão recebida: Alteração da Definição de Tarifa de Transporte, devendo a mesma ser expressa em: (i) valor líquido de encargos sobre vendas (“ex-impostos”); e (ii) unidade monetária por MMBtu.

Agentes: TAG (i) e (ii); e TBG (ii).

Justificativa: A tarifa de transporte é o valor por unidade energética “ex-impostos” (TAG). Os conceitos de tarifa e encargos são distintos, sendo “Tarifa” o valor a ser cobrado por unidade energética ou volumétrica transportada, enquanto que “Encargo” representa o valor total financeiro a ser cobrado do carregador, resultante da aplicação da tarifa de transporte (TBG).

→ **Parecer SCM/ANP: Não Acatado.**

Justificativa:

- A Tarifa de Transporte a ser cobrada dos carregadores deve ser suficiente para fazer jus às obrigações tributárias do Transportador, tanto no que tange ao pagamento de tributos, quanto em relação ao recolhimento de tributos incidentes sobre o faturamento (PIS/COFINS, ICMS, ISS, etc.)* → não confundir com a sua forma de apresentação nos Contratos de Serviço de Transporte (CSTs).
- A presente definição não se presta a determinar a unidade de medida energética em que as Tarifas de Transporte devem ser apresentadas, podendo as mesmas ser expressas em unidades de volume ou de energia.

* Conseqüentemente, não foi acatada a sugestão de alteração relativa ao Inciso II do Art. 4º feita pela TAG.



Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública

Alterações c/ o Objetivo de Aperfeiçoamento de Redação (I)

Sugestões recebidas: Substituição do termo “tarifa” por “encargo” e adoção de um nível superior de detalhamento dos custos, despesas e investimentos associados com a prestação dos Serviços de Transporte.

Agente: TBG.

Justificativa: - Os conceitos de tarifa e encargos são distintos, sendo: (i) Tarifa: valor a ser cobrado por unidade energética ou volumétrica; (ii) Encargo: valor total financeiro a ser cobrado do carregador, resultante da aplicação da tarifa de transporte.

- Especificar os tipos de custos e despesas considerados na formação das tarifas de transporte.

-Parecer SCM/ANP: Não Acatado.

Justificativa: - A distinção entre os termos "tarifa" e "encargo" será mantida na norma, sendo o primeiro referente ao valor a ser cobrado dos Carregadores que vierem a contratar Serviços de Transporte, ao passo que os encargos referem-se ao(s) elemento(s) que compõe(m) a Tarifa de Transporte aplicável a cada Serviço de Transporte.

- Em que pese os custos de O&M e as despesas gerais e administrativas serem as mais importantes rubricas de custo e despesas na contabilidade dos Transportadores, não são as únicas que podem existir (exemplo: despesas com aluguel de equipamentos). Desta forma, optou-se por uma redação mais genérica que permita considerar todos os custos e despesas que podem ser incorridos pelo Transportador, fortalecendo o processo de transparência na elaboração das Tarifas de Transporte.

Sugestões recebidas: Adoção de terminologia distinta, em substituição ou complemento a termos e expressões originalmente propostos no(s): (i) §4º do *caput* do Art. 5º; (ii) § 2º do Art. 6º; (iii) Parágrafos 5º, 6º, e 7º do Art. 6º; (iv) Inciso I do *caput* do Art. 7º; (v) Inciso IV do *caput* do Art. 7º; (vi) Incisos I e III do Art. 8º; (vii) *caput* do Art. 13; (viii) § 1º do Art. 13; (ix) Art. 18 e (x) Art. 20.

Agente: IBP (i), (iv), (vi) e (vii); TBG (ii), (iv), (v), (ix) e (x); TAG (iii), (iv), (vii) e (viii); e PETROBRAS (vi) e (vii).

Justificativa: Manter coerência com as definições da norma; utilizar a terminologia contábil mais adequada; explicitar que as hipóteses de revisão originalmente previstas aplicam-se somente aos gasodutos sob o regime de autorização; prever a projeção de gastos com investimentos além da fase de construção de gasodutos; e contemplar as cotações de financiamento e não apenas os já contratados.

→ **Parecer SCM/ANP: Acatado, com ajustes de redação.**

Justificativa: A redação dos itens mencionados acima será revisada de forma a contemplar as alterações sugeridas.

Sugestões recebidas: Adoção de terminologia distinta, em substituição ou complemento a termos e expressões originalmente propostos no(s): (i) alínea b) do § 3º do Art. 5º; e (ii) Incisos I e III do § 3º do Art. 6º.

Agente: TBG (i)*; e IBP (ii).

Justificativa: As alterações têm como objetivo tornar mais claro o entendimento da norma reduzindo ou eliminando de seu teor discricionário (exemplo: substituir a expressão “aplicação de metodologias alternativas” por “outro método de valoração” no Inciso III do § 3º do Art. 6º) (IBP).

→ **Parecer SCM/ANP: Não Acatado.**

Justificativa: Na visão da equipe técnica da SCM/ANP as sugestões representam alterações puramente de forma e não trazem os benefícios apontados na sua justificativa, assim como diferem do estilo de redação e dos termos adotados no restante da norma e da legislação.

* A TBG não apresentou justificativa para a alteração sugerida.

Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública

Disposições Iniciais

Sugestões recebidas: Alteração do Parágrafo Único do Art. 3º de maneira a incluir as Tarifas de Transporte e seus critérios de reajustes estabelecidas em CSTs firmados posteriormente à publicação da Lei do Gás e que tenham sido analisados pela ANP.

Agente: TAG.

Justificativa: A alteração proposta visa resguardar a segurança jurídica e a estabilidade regulatória no exercício da atividade dos agentes econômicos influenciados pela presente Resolução. Os contratos firmados e as tarifas atualmente praticadas pelos agentes, bem como seus critérios de revisão, devem ser preservados em homenagem ao ato jurídico perfeito, princípio constitucionalmente reconhecido.

→ Parecer SCM/ANP: Não aplicável.

Esclarecimento: O disposto na proposta de redação não implica a repactuação de valores de Tarifas de Transporte verificadas e aprovadas pela Agência desde a publicação da Lei do Gás, resguardando, assim, a segurança jurídica dos Contratos de Serviço de Transporte e das Tarifas de Transporte que tenham formalmente recebido a aprovação da ANP.

Sugestões recebidas: (i) Alteração do *caput* do Art. 5º de maneira a substituir a expressão “cada Serviço de Transporte” por “ao Serviço de Transporte Firme”; e (ii) menção explícita apenas aos Serviços de Transporte Firme, Extraordinário e Interruptível ao longo do Art. 5º.

Agente: TAG (i); e TBG (ii).

Justificativa: (i) Inclusão visa a explicitar o entendimento da TAG de que a Tarifa de Transporte a que se refere o Art. 5º é o Serviço de Transporte Firme; e (ii) no caso dos serviços firme e extraordinário, deverá haver proporcionalidade no cálculo dos custos referentes à participação de cada carregador e na apropriação de custos e despesas associadas aos serviços que lhes são oferecidos. Dada a natureza particular do serviço interruptível, sugere-se a exclusão do mesmo do § 1º, e a inclusão de um novo parágrafo ao Art. 5º para seu tratamento específico.

→ **Parecer SCM/ANP: Não Acatado.**

Justificativa: O Art. 5º e seus parágrafos têm o objetivo de serem gerais, e não restritos aos caso dos Serviços de Transporte Firme, Extraordinário e Interruptível.

Sugestão recebida: Incluir no Art. 9º menção aos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do Serviço de Transporte Interruptível.

Agente: TAG e TBG.

Justificativa:

- Os Serviços de Transporte Interruptível e seus contratos acarretam aumento das Despesas Gerais e Administrativas, devido a aspectos logísticos, comerciais, jurídicos etc. (TAG).
- O Transportador terá um aumento do grau de complexidade da programação, alocação, gestão comercial, gestão jurídica, dentre outros aspectos relacionados ao gerenciamento dos Contratos de Transporte Interruptível. Os contratos interruptíveis geram, portanto, incremento de caráter fixo das Despesas Gerais e Administrativas do Transportador decorrente do aumento de efetivo necessário (equipe de: programação, alocação, comercial, jurídica, dentre outros) para o gerenciamento dos mesmos (TBG).

→ **Parecer SCM/ANP: Acatado.**

-Justificativa: A redação do Art. 9º será revisado para tornar claro que o mesmo será estruturado em um único encargo volumétrico, tal como previa a redação original do Art. 6º da Resolução ANP nº 029/2005, bem como será incluída na redação do presente artigo a menção aos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do Serviço de Transporte Interruptível, em atendimento ao disposto no Inciso I do Art. 5º da proposta.

Sugestão recebida: Aplicação de um fator de carga variável sobre a Tarifa de Serviço de Transporte Interruptível, conforme o grau de utilização do Serviço Interruptível pelo Carregador.

Agente: TBG.

Justificativa: Desencorajar a migração de contratações Firmes para a modalidade Interruptível e, ao mesmo tempo, estimular o desenvolvimento do Serviço de Transporte Interruptível.

→ Parecer SCM/ANP: Não acatado.

-Justificativa:

- Não foram apresentados elementos suficientes para a análise da metodologia de apuração do fator de carga sugerido (horizonte temporal, unidade de medida etc.).

- Não obstante, o objetivo de não estímulo a comportamentos oportunistas já se encontra contemplado no texto original, que leva em conta o "*fator de carga dos Serviços de Transporte Firme prestados*". Por este mecanismo é possível promover os ajustes necessários para a diferenciação dos serviços, com objetivo da preservação do Serviço de Transporte Firme, ao mesmo tempo que se pretende promover a plena utilização do sistema de transporte de gás natural, onde é possível se estabelecer as Tarifas de Transporte Interruptíveis com um valor unitário superior à Tarifa de Transporte Firme, em função da baixa probabilidade de interrupção e do período menor de contratação → método aplicado na determinação da Tarifa de Transporte Não Firme no Conflito de Acesso entre a BG e a TBG em 2001.

Sugestão recebida: Alteração do Inciso III do Art. 5º:

- (i) *“III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante ~~a sua vida útil esperada~~ o prazo da concessão ou autorização.”*
- (ii) *“III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante ~~a sua vida útil esperada~~ o prazo contratual.”*

Agentes: PETROBRAS e IBP (i); e TAG (ii).

Justificativa: (i) É importante definir previamente a vida útil esperada do ativo, de forma a diminuir a incerteza na definição da tarifa. Sugerimos utilizar o prazo da outorga de concessão ou autorização que é definido, ao invés de utilizar o termo “vida útil esperada” (IBP). Considerando que o tempo de autorização ou concessão não necessariamente está em compasso com a duração dos contratos de serviço de transporte, esta nova redação permite que o transportador seja remunerado de maneira justa durante todo o período da autorização ou concessão (PETROBRAS). (ii) A remuneração percebida pelo Transportador deverá levar em consideração o prazo contratual (TAG).

→ **Parecer SCM/ANP: Não Acatado.**

-Justificativa: Não é recomendado dar rigidez à norma, estabelecendo um prazo de vida útil ao ativo, dado que estes podem se revelar inadequados conforme cada projeto. O prazo de vida útil dos ativos é refletido no cálculo tarifário pelo Valor Residual a constar como receita do Transportador no último ano do fluxo de caixa que estabeleceu a Tarifa de Transporte do gasoduto. Ademais, diferentes equipamentos possuem diferentes prazos de vida útil estimados.

Sugestões recebidas: (i) inclusão de prazo de 120 dias para a publicação, pela ANP, do acompanhamento da base regulatória de ativos (Art. 6º, §8º); (ii) inclusão de prazo de 30 dias para a ANP solicitar informações adicionais sobre a proposta de tarifa do transportador (Art. 7º, §2º); (iii) inclusão de parágrafo no art. 13 (STF) e no (iv) art. 14 (outros serviços de transporte), com o seguinte texto: *“A ANP deverá se manifestar sobre a Tarifa de Transporte apresentada pelo transportador solicitante no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua entrega.”*

Agentes: IBP (i) e (ii); TAG (iii) e (iv)

Justificativa: (i) e (ii) melhoria da eficiência do processo; (iii) e (iv) não foram enviadas quaisquer justificativas.

→ Parecer SCM/ANP: (i) Acatado, com ajuste de redação; (ii), (iii), (iv) Não Acatado

Justificativas: (i) aumento de transparência e publicidade das informações; (ii) A ANP tem a prerrogativa de solicitar informações a qualquer tempo durante o período de análise previsto no § 1º, desde que devidamente justificada a sua necessidade; (iii) A Tarifa de Transporte, à época da homologação, já terá passado pelo processo de aprovação da ANP. Mesmo que a ANP não se manifeste expressamente sobre a homologação até a data da prestação do serviço de transporte, tal serviço poderá ter seu início e a homologação ser concluída posteriormente; (iv) Havendo homologação da Tarifa de Transporte Firme não será necessário prever o mesmo tipo de homologação para outros serviços.

Envio de informações para a Chamada Pública

Sugestões recebidas: (i) Envio de informações apenas “quando couber” (Art. 7º) ; (ii) Envio das informações ao longo da Chamada Pública, e não em seu início (Art. 7º); (iii) Redução da necessidade de envio de informações relacionadas à projeção dos gastos (Art. 7º, inciso IV).

Agente: Petrobras (i); TBG (ii); e TAG (iii).

Justificativa: (i) a listagem completa não é necessária para dutos já existentes; (ii) não é possível saber, antes da Chamada Pública, as fontes de financiamento do projeto; (iii) há caso em que não é possível realizar a abertura dos gastos conforme estabelecido nas alíneas (a) a (g) do Inciso IV do Art. 7º.

→ **Parecer SCM/ANP: (i) e (iii) Não Acatado; e (ii) Acatado Parcialmente.**

Justificativa: (i) As informações solicitadas são o conjunto mínimo a ser apresentado no início do processo de Chamada Pública; (ii) em que pese as propostas de Tarifa de Transporte deverem ser apresentadas no início do processo de Chamada Pública a partir da previsão da demanda por Capacidade de Transporte, será incluída a previsão de revisão dos dados em função das manifestações de interesse (MIs) dos Carregadores; e (iii) as informações devem ser prestadas no nível de detalhe solicitado nas alíneas com vistas ao acompanhamentos dos bens e instalações de transporte. Ressalta-se que o nível de detalhamento é similar ao observado na Portaria MME nº 94/2012 (Provocação de Terceiros).

Sugestões recebidas: (i) Substituir o termo “poderão” por “devem” no caput do Art. 12; e (ii) substituir a previsão de aplicação de índices gerais de preços por índices setoriais, constante do Parágrafo Único do Art. 12.

Agente: TAG.

Justificativa: (i) não foi apresentada qualquer justificativa; (ii) Índices setoriais seriam os mais adequados para captar as variações dos custos da prestação do serviço de transporte, ao invés de índices gerais de preços.

→ **Parecer SCM/ANP:** (i) Não Acatado; (ii) Acatado Parcialmente.

Justificativa: (i) É facultado ao Transportador prever os reajustes de Tarifas de Transporte de Serviços de Transporte com duração igual ou superior a 12 (meses), não consistindo numa obrigação fazê-lo.

(ii) De acordo com o Art. 2º da **Lei nº 10.192/2001 (Lei de Complementação do Plano Real)**, é admitida estipulação de reajuste por índices de preços gerais, setoriais ou que reflitam a variação dos custos de produção ou dos insumos utilizados nos contratos de prazo de duração igual ou superior a um ano. Desta forma, a redação do § 1º do Art. 12 será revisada de forma a contemplar a possibilidade da adoção de índices setoriais no rol de índices que podem ser utilizados como critério de reajustes.

Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública Revisão de Tarifas (I)

Sugestão recebida: Alteração do §2º do Art. 13 e inclusão de dois novos parágrafos :

*“§ 2º. As comprovações dos gastos efetivamente realizados durante a fase de construção do gasoduto de transporte, assim como a revisão da projeção dos ~~seus custos~~ investimentos e despesas em sua fase operacional, devem situar-se dentro de seus respectivos valores mínimos e máximos, estabelecidos a partir da aplicação dos graus de incerteza associados às suas estimações originais de que trata o inciso VI do art. 7º desta Resolução, sob pena de não homologação da tarifa de transporte pela ANP, **exceto quando ocorrerem situações extraordinárias ou imprevisíveis causadas por fatores ou agentes externos, caso fortuito ou força maior, que afetem o retorno esperado do negócio.***

§ 4º. O transportador poderá solicitar revisão das tarifas de transporte, após o início efetivo da operação do empreendimento, tendo como base a apuração real dos custos envolvidos no negócio na hipótese de ocorrência de situações imprevisíveis que afetem seu retorno esperado na estruturação do projeto aprovado pela ANP.

§ 5º. O transportador poderá solicitar revisão das tarifas de transporte, na hipótese de ocorrência de situações causadas por caso fortuito ou força maior que afetem o retorno esperado do projeto aprovado pela ANP.”

Agente: TAG.

Justificativa: Sugerimos que haja a possibilidade de revisão das tarifas nos casos de desvios gerados por situações extraordinárias ou imprevisíveis.

(CONTINUA)

→ Parecer SCM/ANP: Acatado Parcialmente.

-Justificativa:

- A redação do § 2º do Art. 13 será revisada de modo a incluir a revisão da projeção dos investimentos.
- Já com relação à ressalva acerca das situações extraordinárias e imprevisíveis, a mesma não foi acatada, tendo em vista que os limites de incerteza de que trata o Inciso VI do Art. 7º já devem considerar tais situações e valores contingentes, de maneira que os Carregadores tenham pleno conhecimento dos valores mínimos e máximos no ato de celebração dos Contratos de Serviço de Transporte.
- A redação do § 5º não foi acatada, em virtude do fato de que a ocorrência de caso fortuito ou força maior não guarda relação com garantias de retorno esperado do projeto. Nos casos fortuitos ou de força maior, a parte afetada deixa de ser responsabilizada por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações.

Sugestões recebidas: Incluir o termo “revisão” no corpo do texto do Art. 14, que trata da homologação das Tarifas de Transporte dos Serviços de Transporte diversos do firme.

Agente: TBG.

Justificativa: Sugerimos que haja a possibilidade de revisão das tarifas de empreendimentos do transportador, permitindo auferir mais precisamente o resultado financeiro do negócio, na hipótese de situações como pleitos de fornecedores após o término do empreendimento e a ele relacionado (Ex. chuvas), normas e legislações posteriores etc.

→ **Parecer SCM/ANP: Revisão do conteúdo do Art. 14.**

Justificativa: Uma vez que a homologação das tarifas aplicáveis ao serviço de transporte firme seguirá os procedimentos previstos no Art. 13, e considerando que as tarifas de transporte dos serviços não firmes se baseiam nas tarifas de transporte firme, o Art. 14 será revisado para não haver duplicidade no processo de análise da homologação e ser compatível com o Art. 13.

Análise das Sugestões Recebidas na Consulta Pública Revisão de Tarifas (IV)

Sugestões recebidas: Inclusão de novo artigo com a seguinte redação:

“Artigo. As tarifas de transporte serão revisadas periodicamente com o objetivo de atualizar a Base Regulatória de Ativos e adequar as premissas econômicas a atual realidade do mercado.

§ 1º. O transportador deverá apresentar à ANP proposta de revisão das tarifas, em periodicidade de cinco anos.

§ 2º. A ANP deverá disponibilizar através de consulta pública a proposta do transportador em conjunto com sua análise.

§ 3º. O disposto neste artigo não interfere com as regras previstas nos artigos 18 à 22 da presente Resolução. “

Agente: ABRACE.

Justificativa: - A revisão periódica das condições econômicas de cada autorização ou concessão é importante para garantir que as tarifas de transporte guardem seu devido valor em relação às alterações macroeconômicas que vierem a ocorrer.

- Os horizontes de tempo envolvidos em um empreendimento de gasoduto de transporte de gás e nos contratos de transporte são demasiadamente longos para não ocorrerem revisões, sob o risco de as tarifas não refletirem o real custo do empreendimento.

→ **Parecer SCM/ANP: Sob Análise.**

Repasse de Redução do Custo do Transporte

Sugestões recebidas: Exclusão do Art. 22, que trata das reduções nas tarifas de transporte condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás natural, caso este seja comercializado.

Agente: PETROBRAS e TAG.

Justificativa: O artigo não se aplica, uma vez que cria condicionante vinculada à comercialização de gás natural, que não está no escopo desta Resolução.

→ **Parecer SCM/ANP: Não Acatado.**

Justificativa:

- O Artigo em questão tem a função de criar um incentivo para que alterações negativas nos custos de transporte incorridos pelo carregador que comercializa o gás natural sejam repassadas aos seus compradores, com o objetivo de contribuir para a transparência no segmento de comercialização.
- Entretanto, a SCM/ANP entende que as alterações negativas deveriam ser limitadas aos casos em ocorrem economias de custo para o Carregador advindas do compartilhamento de tarifa, assim como das advindas da otimização do transporte causada pela ocorrência do Serviço Interruptível e Extraordinário → revisão de redação para refletir esta limitação.
- Ademais, deve ser inserida uma disposição no sentido de que a ANP deve informar o Transportador se houve a devida comprovação pelos Carregadores.

Sugestões recebidas: Inclusão de 3 parágrafos ao Art. 22 com a seguinte redação:

“§1º. Caso o carregador falhe em cumprir com o disposto no caput deste artigo, deverá ser mantido um saldo pelo transportador referente à receita obtida excedente àquela que seria obtida pela aplicação da tarifa reduzida.

§ 2º. O valor do saldo a que se refere o §1º deste artigo deverá ser corrigido por índice a ser definido pela ANP.

§ 3º. Ao carregador que falhe em cumprir com o disposto no caput deste artigo caberá as sanções previstas na legislação vigente.”

Agente: ANFACER e ABRACE.

Justificativa: A proposta deve ser complementada para evitar que as tarifas não fiquem impedidas de serem reduzidas e que não se crie um bloqueio deste benefício à sociedade, especialmente em um cenário de mercado altamente concentrado e verticalizado.

→ Parecer SCM/ANP: Não Acatado.

Justificativa: A Resolução ANP nº 52/2011 (Comercialização) é a norma aplicável às questões relativas ao repasse de benefícios para a sociedade, assim como às penalidades aplicáveis. Contudo, como mencionado anteriormente, o artigo será revisado passando apenas a se referir: aos casos em ocorrem economias de custo para o Carregador advindas do compartilhamento de tarifa, assim como das advindas da otimização do transporte causada pela ocorrência do Serviço Interruptível e Extraordinário.

Sugestões recebidas: Inclusão de Parágrafo Único ao Art. 23 prevendo a publicidade: (i) das Tarifas de Transporte no site da ANP; e (ii) das suas respectivas memórias de cálculo.

Agente: ABRACE (i) e (ii); e IBP (i).

Justificativa: A proposta ora apresentada tem por objetivo eliminar a assimetria de informações do segmento de transporte e do segmento de comercialização.

→ **Parecer SCM/ANP: Acatado Parcialmente.**

Justificativa:

- Com objetivo de dar maior transparência aos usuários, existentes e potenciais, dos Serviços de Transporte, será incluída a exigência de publicidade pelos Transportadores das informações acerca das premissas de cálculo adotado no cálculo tarifário realizado.

- Isto não impede que os transportadores disponibilizem informações detalhadas sobre as Tarifas de Transporte e suas memórias de cálculos completas em seus sítios eletrônicos, assim como não impede que potenciais Carregadores solicitem mais informações sobre o cálculo tarifário e, caso não sejam atendidos, solicitem a intervenção da ANP nesse sentido.



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Obrigado



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Esclarecimentos dos Comentários Recebidos

Agente: TBG.

Comentário acerca do § 3º do Art. 5º: *“Julgamos pertinente especificar que se refere ao caput do § 3º, de modo a se eliminarem eventuais dúvidas quanto à aplicação do item [alínea] (a).”*

Esclarecimento da SCM/ANP: O § 3º estabelece que cada fonte de financiamento deve ser remunerada adequadamente, ou seja, ao seu valor justo. Em linhas gerais, o custo de capital próprio deve ser apurado de forma a remunerar os acionistas do projeto pelo risco da atividade de transporte, ao passo que o custo de capital de terceiro deve ser remunerado pelas taxas prevalecentes no mercado para a atividade de transporte ou assemelhada. A Nota Técnica nº 027/2006-SCM, mencionada nas referências bibliográficas da Nota Técnica nº 02/2013-SCM, trata deste tema de forma pormenorizada.

Agente: IBP.

Comentário acerca dos §§ 3º e 4º do Art. 6º: *“Solicitamos uma revisão dos textos dos parágrafos 3º e 4º para que fique melhor definido quais serão as metodologias aplicáveis, considerando a subjetividade da redação desses artigos.”*



Esclarecimento da SCM/ANP:

- O Anexo I da na Nota Técnica nº 02/2013-SCM contém uma descrição das metodologias alternativas de valoração de ativos aplicáveis, não representando, porém uma listagem exaustiva dos mesmos.
- Com relação ao § 4º do Art. 6º, a redação proposta tem o objetivo de não ser restritiva, permitindo que novas metodologias que possam vir a surgir possam ser aplicadas, desde que atendam aos princípios da proposta de Resolução.
- Por oportuno, será realizada uma revisão da redação do § 3º de forma a tornar mais clara a sua abrangência, dado que a redação atual inadvertidamente deixou uma lacuna na sua aplicação para os casos dos gasodutos em fase de operação após a data de publicação da Resolução.

Agente: IBP.

Comentário acerca do Inciso VI do caput do Art. 7º: *“Solicitamos esclarecimentos sobre qual será o intervalo de confiança adotado para o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V. Uma vez que o intervalo de confiança seja o mesmo para todos os projetos, a comparação entre estes é facilitada.”*

Esclarecimento da SCM/ANP: Os intervalos de confiança podem ser variáveis, sendo os mesmos função do estágio de planejamento em que se encontra o projeto. Além disso, gastos a serem realizados em períodos mais imediatos têm um grau de incerteza menor do que itens de gastos em horizontes de tempos mais distantes, o que justificaria a adoção de valores de graus de incerteza distintos para itens e grupos de itens de gasto.

Serviço de Transporte Interruptível (I)

Agente: IBP.

Comentário acerca do Art. 9º, que trata dos critérios tarifários aplicáveis ao STI:
“Solicitamos esclarecimentos sobre os parâmetros e/ou metodologias a serem utilizados no cálculo da probabilidade de interrupção e como esta resultará em desconto (ou não) na tarifa de transporte interruptível vis a vis a tarifa de transporte firme. Também é importante saber qual seria o fator de carga utilizável no cálculo da tarifa de transporte interruptível. O FERC por exemplo adota fator de carga de 100% para o cálculo da tarifa de transporte interruptível (Cost of Services Rates - An Introduction).”

Esclarecimento da SCM/ANP:

- Pode-se argumentar que o intervalo para a tarifa interruptível pode estar compreendido entre uma tarifa definida de forma a que, no mínimo, sejam recuperados os custos incrementais da prestação do STI, e no máximo, o valor que o demandante do serviço estaria disposto a pagar.
- Alternativamente, pode ser defendido, sob a ótica da metodologia de tarifas baseadas em custo de serviço, que este valor máximo de uma tarifa interruptível deve ser calculado com base na tarifa do Serviço de Transporte Firme utilizando-se o fator de carga real observado no gasoduto.

(CONTINUA)

Serviço de Transporte Interruptível (II)

Esclarecimento da SCM/ANP (CONCLUSÃO):

- Dessa forma, ao invés do estabelecimento de um valor fixo para o fator de carga em norma, optou-se pela sua determinação caso a caso, com objetivo de refletir a qualidade relativa do serviço, além de não comprometer a oferta do Serviço de Transporte Firme pelo Transportador.
- Com relação à probabilidade de interrupção, por ocasião da proposição da Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Interruptível deverá apresentada a sua memória de cálculo, que necessariamente irá conter as premissas adotadas pelo Transportador para a determinação do seu valor.
- Cabe ressaltar que, dado que o Serviço de Transporte Interruptível é oferecido em Capacidade Ociosa, após o término do Período de Exclusividade, o padrão de movimentação do Gasoduto de Transporte deverá ser razoavelmente conhecido no percurso ofertado, permitindo uma avaliação da consistência das estimativas realizadas.
- Outro aspecto relevante a ser destacado é que deve ser criada uma exigência (em norma específica) de publicidade das programações e nomeações com a devida antecedência (por exemplo, um mês e um dia antes), com o intuito de informar ao mercado das oportunidades de acesso em casos de ociosidade do sistema de transporte, promovendo, assim, a sua maximização de sua utilização.

Serviço de Transporte Extraordinário (I)

Agente: IBP.

Comentário acerca do Inciso XVI do Art. 2º (Serviço de Transporte Extraordinário): *“Esta definição está de acordo com a definição prevista na lei do gás e no decreto 7382 de 2010. Porém, gostaríamos de solicitar maior esclarecimento sobre as condições de emprego do serviço de transporte extraordinário, tanto a sua natureza temporal (um contrato de curto prazo?) quanto sua condição resolutiva (e um serviço que apenas é ofertado quando há uma resolução que o motiva e tal).”*

Esclarecimento da SCM/ANP:

- A regulamentação de Serviço de Transporte Extraordinário será objeto de regulamentação específica (a revisão da Resolução ANP nº 027/2005, em curso), a qual deverá tratar de sua abrangência temporal e condições de acesso.
- Em relação à sua condição resolutiva, a Lei do Gás estabelece que toda oferta de Serviço de Transporte Extraordinário deve prever que, caso ocorra uma contratação de Serviço de Transporte Firme na Capacidade Disponível na qual ele é ofertado, o mesmo deve ser encerrado.

Agente: ANFACER.

Comentário acerca do Art. 9º, que trata dos critérios tarifários aplicáveis ao STE: “A ANFACER concorda e apóia a decisão da ANP no sentido de reverter para os carregadores firmes as receitas decorrentes da prestação de serviço de transporte extraordinário, porém a redação da resolução não define a forma como essa reversão será feita, diferentemente do tratamento que foi dado às receitas auferidas com a prestação de serviço de transporte interruptível, tratado no artigo 17º.

Essa lacuna deixa no ar algumas questões sobre como e quando será aplicada a redução tarifária, em existindo um contrato de serviço de transporte extraordinário:

- *Será feita imediatamente à assinatura do contrato de serviço de transporte extraordinário ou será postergada para outra data?*
- *A quem se destina a redução: aos carregadores existentes na época do evento ou aos posteriores?*
- *Se o processo for em revisão tarifária, quando terminar esse contrato extraordinário será necessário outra revisão para recompor ou apenas retorna à tarifa anterior?*

Essas são apenas algumas das questões que surge, e no sentido de tornar mais claros esse procedimento de redução das tarifas de transporte a ANFACER solicita que a ANP inclua na redação da resolução o mecanismo que será utilizado para essa reversão, explicitando como e quando será realizada.”

Esclarecimento da SCM/ANP:

- O STE será regulamentado em Resolução específica da ANP (a revisão da Resolução nº 027/2005, que trata do acesso de terceiros aos Serviços de Transporte).
- Neste sentido, a presente proposta de norma apenas traz os critérios tarifários a serem seguidos para a oferta do referido Serviço de Transporte, sem entrar em considerações acerca da sua forma de contratação.
- Com relação ao repasse de receita, esta ocorrerá durante o prazo de duração do(s) Serviço(s) de Transporte Extraordinário de maneira similar à aplicação de uma Tarifa Compartilhada com o(s) Carregador(es) existente(s), porém sem a equiparação das condições operacionais de que trata o § 1º do Art. 16 da proposta de Resolução.
- A lógica por trás da proposta é que, por tratar-se de uma oferta de capacidade em Capacidade Disponível existente, aproveitando a infraestrutura já instalada, onde haveria pouca ou nenhuma necessidade de investimento de capital relevante. Assim sendo, os Carregadores firmes terão suas Tarifas de Transporte reduzidas, de forma a refletir o volume adicional de gás natural contratado sob uma mesma Base Regulatória de Ativos, mantendo-se a Receita Máxima Permita do Transportador inalterada, exceto pelos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do Serviço de Transporte Extraordinário.

Agente: IBP.

Comentário acerca do Art. 12: *“Solicitamos esclarecimentos sobre a variação cambial, a qual afeta muitos custos de um gasoduto, seriam levados em consideração no reajuste na tarifa. Item é importante para o equilíbrio econômico financeiro do transportador.”*

Esclarecimento da SCM/ANP: Tendo em vista que determinados índices setoriais já incorporam a variação do câmbio, sua utilização como critério de reajuste da tarifa permite que as variações dos custos dos insumos afetados pela apreciação ou depreciação da moeda nacional sejam consideradas.

Agente: ABRACE

Comentário: *“O mecanismo de atribuição de parcela da receita obtida com o serviço de transporte interruptível é um importante incentivo ao transportador para a otimização das capacidades ociosas no sistema.*

Esse ponto levanta uma importante discussão sobre qual é o equilíbrio ideal entre o incentivo ao transportador, inclusive na atração de investimentos a novos projetos de gasodutos, e a modicidade tarifária.

Assim, apesar de este artigo já fazer parte da Resolução nº 029/2005, objeto de revisão desta consulta pública, a ABRACE propõe que sejam apresentadas as justificativas para os valores propostos.”

Agente: IBP

Comentário: *“Solicitamos justificativa sobre a fixação dos 10% como a parcela da receita oriunda do serviço de transporte interruptível que pode ser apropriada pelo transportador e, também, questionamos se 10% é incentivo suficiente para a oferta do serviço em questão.”*

Esclarecimento da SCM/ANP:

- O repasse de receitas extraordinárias visa impedir a apropriação de rendas de monopólio por parte do transportador, ao mesmo tempo em que deve, com o estabelecimento de um percentual adequado, manter a atratividade ao oferecimento de novos serviços.
- O Valor de 90% referente ao repasse da receita do Serviço de Transporte Interruptível decorre das discussões acerca da elaboração da Resolução nº 029/2005, no qual foram realizadas duas Consultas Públicas, em dezembro de 2003 e setembro de 2005, com ampla participação dos agentes da indústria e cuja documentação encontra-se no endereço eletrônico da ANP (Consultas e Audiências Públicas realizadas).
- Na ocasião foi debatido qual seria o valor ideal para o referido repasse de receita, cujo valor inicialmente proposto foi de 50%, tendo sido considerado excessivo pelo mercado, prevalecendo ao fim o valor (90%) que já constava da Portaria ANP nº 169/98, a primeira norma editada pela Agência que tratou do tema.
- Ressalta-se que na presente Consulta e Audiência Pública não ocorreram manifestações por parte dos Transportadores no sentido de questionar este valor de repasse da receita decorrente da prestação do STI, o que pode ser um indicativo de que a sinalização é positiva diante do estágio atual de evolução do mercado.

“Art. 6º. (...)

§ 3º. *No caso de gasodutos de transporte que em fase operacional, inclusive aqueles em operação na data de publicação desta Resolução, a metodologia de valoração da base regulatória de ativos utilizada pela ANP deverá levar em consideração:*

I - o valor atual dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte;

II - o custo de reposição dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte;

III - o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas e amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte.

§ 4º. *O valor da base regulatória de ativos de um gasoduto de transporte em fase operacional deve, preferencialmente, situar-se dentro dos limites determinados a partir da aplicação das metodologias contidas nos incisos I e II do § 3º deste artigo.*

(...)”

