



ANEXO III - MODELO

FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 23/2013 - de 25/07/2013 a 23/08/2013

NOME: _____

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre a minuta de Resolução que trata da revisão da Resolução ANP nº 029, de 14 de outubro de 2005		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
<p>Considerando que o inciso VI do Art. 8º e o § 2º do Art. 58 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, determinam que cabe à ANP 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;</p>	<p>Considerando que o inciso VI do Art. 8º e o § 2º do Art. 58 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, determinam que cabe à ANP 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;</p>	<p>O § 2º do Art. 58 da Lei nº 9.478 (“ A ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de seus próprios produtos, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”) não condiz com o assunto ao qual o trecho se refere (“ estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário, assim como arbitrar seu o valor e a forma de pagamento”).</p> <p>Outrossim, o texto parece referir-se ao conteúdo mencionado no § 1º do Art. 58 da Lei nº 9.478 (“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. (Redação dada pela Lei nº 11.909, de 2009).</p>
<p>Considerando que o Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que o valor da</p>	<p>Considerando que o Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que o valor da</p>	<p>Ajuste ortográfico</p>

<p>indenização, por ocasião do no término do prazo de vigência da autorização e da incorporação ao patrimônio da União dos bens vinculados será definido pela ANP 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;</p>	<p>indenização, por ocasião do no término do prazo de vigência da autorização e da incorporação ao patrimônio da União dos bens vinculados será definido pela ANP 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;</p>	
<p>Art. 2º.</p> <p>XII - Gasoduto de Transporte: gasoduto que realize movimentação de gás natural desde instalações de processamento, estocagem ou outros gasodutos de transporte até instalações de estocagem, outros gasodutos de transporte e pontos de entrega a concessionários estaduais de distribuição de gás natural, ressalvados os casos previstos nos incisos XI e XIII do <i>caput</i> do art. 2º da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, incluindo estações de compressão, de medição, de redução de pressão e de entrega, respeitando-se o disposto no § 2º do art. 25 da Constituição Federal;</p>	<p>Art. 2º.</p> <p>XII - Gasoduto de Transporte: gasoduto que realize movimentação de gás natural desde instalações de processamento, estocagem ou outros gasodutos de transporte até instalações de estocagem, outros gasodutos de transporte e pontos de entrega a concessionários estaduais de distribuição de gás natural, ressalvados os casos previstos nos incisos XI XVII e XIII-XIX do <i>caput</i> do art. 2º da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, incluindo estações de compressão, de medição, de redução de pressão e de entrega, respeitando-se o disposto no § 2º do art. 25 da Constituição Federal;</p>	<p>As ressalvas de que tratam o texto parecem estar relacionadas aos seguintes incisos do Art. 2º da Lei 11.909:</p> <p>XVII - Gasoduto de Transferência: duto destinado à movimentação de gás natural, considerado de interesse específico e exclusivo de seu proprietário, iniciando e terminando em suas próprias instalações de produção, coleta, transferência, estocagem e processamento de gás natural;</p> <p>XIX - Gasoduto de Escoamento da Produção: dutos integrantes das instalações de produção, destinados à movimentação de gás natural desde os poços produtores até instalações de processamento e tratamento ou unidades de liquefação;</p> <p>Portanto, os incisos XI e XIII do Art. 2º da Lei 11.909 originalmente citados, e descritos a seguir, não parecem adequados à menção deste artigo.</p> <p>XI - Acondicionamento de Gás Natural: confinamento de gás natural na forma gasosa, líquida ou sólida para o seu transporte ou consumo.</p> <p>XIII - Ponto de Recebimento: ponto nos gasodutos de transporte no qual o gás natural é entregue ao transportador pelo carregador ou por quem este venha a indicar.</p>
<p>Art. 2º.</p> <p>XIII - Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo tubulações e instalações auxiliares (equipamentos,</p>	<p>Art. 2º.</p> <p>XIII - Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo</p>	<p>O RTDT especifica o conceito de duto de transporte, incluindo componentes e complementos em sua definição. Consideramos importante remeter ao RTDT de modo a serem evitadas interpretações divergentes.</p>

componentes e complementos);	tubulações e instalações auxiliares (equipamentos, componentes e complementos); <u>respeitando a definição constante no RTDT, anexo à Resolução ANP nº 6/2011, de 03 de fevereiro de 2011;</u>	
<p>Art. 2º.</p> <p>XIV - Receita Máxima Permitida: valor, expresso em Reais por ano (R\$/ano), que representa o total da receita bruta anual a que um transportador tem direito pela prestação dos serviços de transporte, exceto pela prestação do serviço de transporte interruptível;</p>	<p>Art. 2º.</p> <p>XIV - Receita Máxima Permitida: valor, expresso em Reais por ano (R\$/ano), que representa o total da receita bruta anual a que um transportador tem direito pela prestação dos serviços de transporte <u>firme e extraordinário</u>, exceto pela prestação do serviço de transporte interruptível <u>e pelas receitas decorrentes da aplicação da tarifa de movimentação e da caracterização de excedentes autorizados e não autorizados na prestação dos serviços de transporte;</u></p>	Entendemos que Receita Máxima Permitida é um conceito associado a “ship or pay”. Neste sentido, julgamos importante excluir encargos variáveis aplicáveis a contratos para serviço firme e extraordinário.
<p>Art. 2º.</p> <p>XIX - Tarifa de Transporte: valor a ser pago pelo carregador ao transportador pelo serviço de transporte, em conformidade com o disposto no contrato de serviço de transporte celebrado entre as partes, o qual dispõe sobre as regras e condições específicas da contratação do serviço;</p>	<p>Art. 2º.</p> <p>XIX - Tarifa de Transporte: valor <u>(expresso em unidade monetária por MMBtu)</u> a ser pago pelo carregador ao transportador pelo serviço de transporte, em conformidade com o disposto no contrato de serviço de transporte celebrado entre as partes, o qual dispõe sobre as regras e condições específicas da contratação do serviço;</p>	Os conceitos de tarifa e encargos são distintos. Entendemos da seguinte forma: <ul style="list-style-type: none"> • Tarifa – valor a ser cobrado por unidade energética ou volumétrica transportada. • Encargo - valor total financeiro a ser cobrado do carregador, resultante da aplicação da tarifa de transporte.
<p>Art. 5º. A tarifa de transporte de gás natural aplicável a cada serviço de transporte deve ser composta por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos, despesas e investimentos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:</p> <p>I - os custos, despesas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo serviço de</p>	<p>Art. 5º. A tarifa de transporte de gás natural aplicável a cada serviço de transporte deve ser composta por uma estrutura de <u>encargos-gastos</u> relacionados à natureza dos custos, despesas e investimentos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir, <u>dentre outros aspectos:</u></p> <p>I - os custos <u>de O&M</u>, despesas <u>gerais e administrativas</u> e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Entendemos ser interessante especificar os tipos de custos e despesas considerados na formação das tarifas de transporte 2) Entendemos que não se pretende uma lista de itens exaustiva, daí a inclusão do termo “dentre outros aspectos” 3) Entendemos que deve ser substituído o item “volume movimentado” por “capacidade de transporte a ser contratada”, pois esta sim definirá os investimentos.

<p>transporte;</p> <p>II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, o volume movimentado, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação;</p> <p>III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante a sua vida útil esperada.</p>	<p>prestação do respectivo serviço de transporte;</p> <p>II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, <u>zonas de entrega, e volume movimentado a capacidade de transporte a ser contratada</u>, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação;</p> <p>III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante a sua vida útil esperada.</p>	
<p>Art. 5º.</p> <p>§ 1º. Os determinantes de custo de trata o inciso II do presente artigo devem observar a participação de cada carregador e/ou serviço de transporte que lhe caiba na ocorrência desses custos e a qualidade relativa entre os tipos de serviços de transporte oferecidos.</p>	<p>Art. 5º.</p> <p>§ 1º. <u>A definição da tarifa de transporte para o serviço de transporte firme e extraordinário Os determinantes de custo de trata o inciso II do presente artigo</u> devem observar a participação de cada carregador e/ou serviço de transporte que lhe caiba na ocorrência desses custos <u>de O&M, despesas gerais e administrativas e investimentos e a qualidade relativa entre as características dos</u> tipos de serviços de transporte oferecidos.</p>	<p>Entendemos que, 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.</p> <p>Dada a natureza particular do serviço interruptível, sugerimos a exclusão do mesmo deste parágrafo, e a inclusão de um §5 no artigo Art. 5º para tratamento específico</p>
<p>Art. 5º.</p> <p>§ 3º. A remuneração do investimento de que trata o inciso III deste artigo deve proporcionar ao transportador uma taxa de retorno sobre o capital condizente com os riscos envolvidos na prestação do serviço de transporte e as condições de financiamento</p>	<p>Art. 5º.</p> <p>§ 3º. A remuneração do investimento de que trata o inciso III deste artigo deve proporcionar ao transportador uma taxa de retorno sobre o capital condizente com os riscos envolvidos na prestação do serviço de transporte e as condições de financiamento</p>	<p>Julgamos pertinente especificar que se refere ao caput do § 3º, de modo a se eliminarem eventuais dúvidas quanto à aplicação do item (a).</p>

<p>prevalecentes no mercado, podendo a taxa de retorno sobre o capital:</p> <p>a) ser estabelecida com base na média ponderada dos retornos aplicáveis a cada uma das fontes de recursos disponíveis (capital próprio, capital de terceiros e qualquer outra fonte relevante de recursos), sendo tais retornos determinados através de um modelo financeiro amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método do custo médio ponderado de capital; ou</p> <p>b) ser estabelecida com base em metodologias alternativas, desde que as mesmas sejam aprovadas pela ANP e estejam de acordo com as regras contidas no §3º.</p>	<p>prevalecentes no mercado, podendo a taxa de retorno sobre o capital:</p> <p>a) ser estabelecida com base na média ponderada dos retornos aplicáveis a cada uma das fontes de recursos disponíveis (capital próprio, capital de terceiros e qualquer outra fonte relevante de recursos), sendo tais retornos determinados através de um modelo financeiro amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método do custo médio ponderado de capital; ou</p> <p>b) ser estabelecida com base em metodologias alternativas, desde que as mesmas sejam aprovadas pela ANP e estejam de acordo com as regras contidas no <u>caput do §3º</u>.</p>	
<p>Art. 5º.</p>	<p>Art. 5º.</p> <p><u>§ 5º. As tarifas aplicáveis ao transporte interruptível serão compostas por uma estrutura relacionada à natureza competitiva de seu mercado e dos custos atribuíveis à sua prestação, devendo refletir:</u></p> <p><u>1) Tarifas de transporte firme como referencia;</u></p> <p><u>2) Desestímulo a comportamentos oportunistas, através da aplicação de fator de carga relacionado à utilização do Serviço Interruptível.</u></p>	<p>Sugerimos criar um parágrafo específico para transporte interruptível.</p> <p>O serviço interruptível possui algumas peculiaridades que exigem mecanismos de precificação distintos do transporte firme e extraordinário. Entendemos que são elas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mercado de gás natural brasileiro ainda está em um processo de desenvolvimento cujo principal motor será o serviço firme que, portanto, não pode ser desestimulado em função das tarifas estabelecidas para o serviço interruptível. 2) Os contratos firmes garantem a manutenção e expansão da rede dutoviária no longo prazo. 3) O fator de carga proposto teria a função de incentivar a utilização da capacidade contratada pelo carregador interruptível.
<p>Art. 6º.</p> <p>§ 1º. A autorização de que trata o <i>caput</i> deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador e, no caso de</p>	<p>Art. 6º.</p> <p>§ 1º. A autorização de que trata o <i>caput</i> deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador, <u>ressalvando-</u></p>	<p>Existem investimentos (consultorias, viagens, análises de viabilidade, estudos técnicos etc) que antecedem à fase à definição dos bens e instalações e, por consequência, à autorização da ANP.</p>

<p>ampliação ou alteração na instalação, deverá ser solicitada pelo agente concomitantemente ao seu pedido à ANP para realizar a respectiva mudança na instalação de transporte sob sua responsabilidade.</p>	<p><u>se aqueles investimentos incorridos pelo transportador para a definição dos bens e instalações objeto do projeto, bem como para obtenção da referida autorização. -e, n</u>o <u>No caso de ampliação ou alteração dos bens e instalações, a autorização de que trata o caput deste artigo-na instalação</u>, deverá ser solicitada pelo agente concomitantemente ao seu pedido à ANP para realizar a respectiva mudança na instalação de transporte sob sua responsabilidade.</p>	
<p>Art. 6º § 2º. Apenas os investimentos autorizados pela ANP e considerados necessários à prestação de serviço de transporte poderão compor a base regulatória de ativos para o estabelecimento da receita máxima permitida.</p>	<p>Art. 6º § 2º. Apenas os <u>investimentos ativos</u> autorizados pela ANP e considerados necessários à prestação de serviço de transporte poderão compor a base regulatória de ativos para o estabelecimento da receita máxima permitida.</p>	<p>Para manter coerência com a definição de base regulatória <u>de ativos</u> no Art. 2º inciso I, substituímos o termo “investimento” por “ativos”. Entendemos que este termo definido contempla os ativos e não os investimentos.</p>
<p>Art. 7º. Para a prestação de serviço de transporte firme, os transportadores devem, ao início do processo de chamada pública para contratação de capacidade de transporte, encaminhar à ANP a sua proposta de tarifa de transporte que contenha, pelo menos, o seguinte:</p> <p>I - a apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento utilizadas, as condições da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro adotado;</p>	<p>Art. 7º. Para a prestação de serviço de transporte firme, os transportadores devem, ao <u>início longo</u> do processo de chamada pública para contratação de capacidade de transporte, encaminhar à ANP a sua proposta de tarifa de transporte que contenha, pelo menos, o seguinte:</p> <p>I - a apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento utilizadas pretendidas, as condições da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro adotado;</p>	<p>Não é possível saber ou garantir, antes da chamada pública, as fontes de financiamento do projeto, uma vez que a fase de captação ocorre após a mesma.</p> <p>Além disso, muitos dos incisos mencionados neste artigo (VII e VIII, por exemplo, e destacados a seguir) ocorrem apenas depois de iniciado o processo de chamada pública, dependendo da manifestação de interesse dos carregadores:</p> <p>VII - a capacidade de transporte planejada, ou a capacidade de transporte aferida, conforme o caso;</p> <p>VIII - a projeção da demanda por capacidade contratada de transporte;</p>
<p>Art. 7º. IV - a projeção dos gastos com a aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:</p>	<p>Art. 7º. IV - a projeção dos gastos com a <u>definição</u>, aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:</p>	<p>Existem investimentos (consultorias, viagens, análises de viabilidade, estudos técnicos etc) necessários à definição dos bens e instalações.</p>

<p>Art. 7º. VI - o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V;</p>	<p>Art. 7º. VI - o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos I, IV e V;</p>	<p>Deve incluir também o inciso I do referido artigo (“a apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento utilizadas, as condições da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro adotado”) As fontes de recursos financeiros de terceiros nos mercados nacional e internacional têm amplo espectro de variação em suas taxas e condições de financiamento.</p>
<p>Art. 8º. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:</p> <p>I - Encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recebimento, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção;</p> <p>II - Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte;</p> <p>III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;</p> <p>IV - Encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.</p>	<p>Art. 8º. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos <u>tarifas</u>:</p> <p>I - Encargo <u>Tarifa</u> de capacidade de entrada: destinado <u>destinada</u> a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de recebimento, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção (exceto aqueles relacionados às instalações de transporte relacionadas diretamente à entrega de gás natural, como por exemplo: estações de entrega);</p> <p>II - Encargo <u>Tarifa</u> de capacidade de transporte: destinado <u>destinada</u> a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte (como por exemplo: duto, estações de compressão, estações redutoras de pressão);</p> <p>III - Encargo <u>Tarifa</u> de capacidade de saída: destinado <u>destinada</u> a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega (como por exemplo: estações de entrega);</p> <p>IV - Encargo <u>Tarifa</u> de movimentação: destinado <u>destinada</u> a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás, incluindo os custos variáveis com energia elétrica para acionamento de qualquer equipamento da instalação de transporte que, no lugar de gás combustível, consome energia elétrica.</p>	<p>1) Os conceitos de tarifa e encargos são distintos. Entendemos da seguinte forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifa – valor a ser cobrado por unidade energética ou volumétrica • Encargo - valor total financeiro a ser cobrado do carregador, resultante da aplicação da tarifa de transporte. <p>2) É importante dirimir eventuais dúvidas quanto à aplicação de cada tipo de tarifa. Por isso a sugestão de exemplos e exceções.</p>

<p>Art. 9º. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo tarifário, tomando como referência o serviço de transporte firme, devendo seu valor ser estabelecido em função da probabilidade de interrupção, do fator de carga dos serviços de transporte firme prestados e das demais condições da prestação do serviço de transporte interruptível.</p>	<p>Art. 9º. A tarifa <u>O encargo</u> de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível referente ao <u>referente ao volume efetivamente utilizado</u> será estruturada <u>estruturado</u> com base em uma única <u>única encargo tarifário</u> tarifa, tomando a qual tomará como referência <u>a tarifa</u> do serviço de transporte firme, devendo seu valor ser estabelecido em função da probabilidade de interrupção, do fator de carga dos serviços de transporte firme prestados, <u>do fator de carga da utilização do Serviço Interruptível</u> e das demais condições da prestação do serviço de transporte interruptível. Estão previstas também a cobrança de valores adicionais para cobrir custos fixos que serão incorridos independentemente da utilização efetiva do serviço interruptível. Estes valores serão repassados ao carregador do serviço interruptível através da cobrança de (i) taxa inicial para cobertura dos custos de partida, e (ii) taxa mensal de administração do contrato.</p> <p>§ 1º Caberá ao carregador, na data de assinatura do contrato interruptível, arcar com os custos fixos incrementais do Transportador referentes exclusivamente aos ajustes necessários para atualização de sistemas e instalações que permitam a execução do contrato interruptível, independentemente dos volumes a serem efetivamente transportados.</p> <p>§ 2º Caberá também ao carregador o pagamento de uma taxa mensal de administração do contrato associada ao incremento de despesas gerais e administrativas do transportador decorrentes do aumento de efetivo necessário para gerenciamento dos contratos interruptíveis, independentemente dos volumes a serem efetivamente transportados.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Os conceitos de tarifa e encargos são distintos. Entendemos da seguinte forma: <ul style="list-style-type: none"> • Tarifa – valor a ser cobrado por unidade energética ou volumétrica • Encargo - valor total financeiro a ser cobrado do carregador, resultante da aplicação da tarifa de transporte. 2) Para fins de estímulo à utilização da Capacidade Contratada e à criação de um ambiente competitivo mais justo, sugerimos a 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. Este fator de carga deve desencorajar a migração de contratações Firms para a modalidade Interruptível e, ao mesmo tempo, estimular o desenvolvimento do Serviço de Transporte Interruptível. 3) 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. Portanto, o transportador deve ter a contrapartida destes gastos, independente do volume movimentado, de modo a evitar retorno

		<p>negativo para o transportador. Entendemos que o carregador interruptível pode a seu critério celebrar um contrato e não utilizá-lo. Daí a preocupação com retorno negativo.</p> <p>4) Há necessidade de o transportador implementar ajustes nos seus sistemas (por exemplo: PLT – Pipeline Transport e SAP/R3) para refletir o novo Contrato de Transporte nos procedimentos de alocação e faturamento. Tão logo celebrados os Contratos de Transporte, estes ajustes deverão ser implementados mesmo que o Carregador Interruptível não venha a demandar o serviço. Portanto, se faz necessário que o Carregador Interruptível pague os custos incorridos pelo transportador com tais investimentos vinculados ao Serviço Interruptível, de modo a evitar retorno negativo para o Transportador.</p>
<p>Art. 10. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte extraordinário será estruturada de acordo com o disposto no art. 8º da presente Resolução, devendo seu valor ser estabelecido a partir dos custos e investimentos relacionados à capacidade contratada de transporte e à capacidade disponível existentes, somados aos custos relacionados à demanda adicional por capacidade contratada de transporte, assim como nas condições da prestação do serviço de transporte extraordinário.</p> <p>Parágrafo Único. As receitas decorrentes da prestação do serviço de transporte extraordinário deverão ser revertidas para a redução das tarifas de transporte do serviço de transporte firme, quando couber, e da respectiva remuneração dos ativos efetivamente empregados na prestação do(s)</p>	<p>Art. 10. A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte extraordinário será estruturada de acordo com o disposto no art. 8º da presente Resolução, devendo seu valor ser estabelecido a partir dos custos de O&M, despesas gerais e administrativas e investimentos relacionados à capacidade contratada de transporte e à capacidade disponível existentes, somados aos custos relacionados à demanda adicional por capacidade contratada de transporte, assim como nas condições da prestação do serviço de transporte extraordinário.</p> <p>Parágrafo Único. As receitas decorrentes da prestação do serviço de transporte extraordinário deverão ser revertidas para:</p> <p>i) _____ a redução das tarifas de transporte do serviço de transporte firme, quando</p>	<p>Entendemos que o desmembramento proposto facilita o entendimento do parágrafo. Além disso, o serviço de transporte extraordinário beneficia-se, em grande parte, da estrutura paga pelo carregador firme, tanto em termos dos ativos como de operação e gestão (custos de O&M e despesas gerais e administrativas). Desta forma, para evitar comportamento oportunista, defendemos que o transporte extraordinário deva arcar com a remuneração proporcional da parcela dos ativos, custos de O&M e despesas gerais e administrativas efetivamente empregados na prestação de tal serviço.</p>

<p>serviço(s) de transporte, assim como para a cobertura dos custos adicionais do transportador.</p>	<p>couber,</p> <p>ii) e da a respectiva remuneração <u>do transportador dos pelos</u> ativos efetivamente empregados na prestação do(s) serviço(s) de transporte; assim como para</p> <p>iii) a cobertura dos custos <u>de O&M e despesas gerais e administrativas efetivamente empregados na prestação do(s) serviço(s) de transporte extraordinário adicionais</u> de transportador.</p>	
<p>Art. 13. O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da data de início do serviço de transporte, as tarifas de transporte aplicáveis à prestação do serviço de transporte firme, de maneira a contemplar os custos de construção, montagem e instalação efetivamente incorridos, assim como revisão dos custos e despesas projetados.</p> <p>§ 1º. O transportador deve remeter à ANP a comprovação dos custos e dos investimentos efetivamente realizados, assim como a revisão dos custos e despesas projetados, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.</p>	<p>Art. 13. O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de <u>pele menos 60-120 (sessenta e vinte)</u> dias antes da data de início do serviço de transporte, <u>as revisão das</u> tarifas de transporte aplicáveis à prestação do serviço de transporte firme, de maneira a contemplar os custos de construção, montagem e instalação efetivamente incorridos <u>e a incorrer</u>, assim como revisão dos custos <u>de O&M e despesas gerais e administrativas</u> projetados. <u>A ANP deverá manifestar-se, aprovando ou rejeitando as novas tarifas propostas, no prazo de pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data de início do serviço de transporte.</u></p> <p>§ 1º. O transportador deve remeter à ANP a comprovação dos custos e dos investimentos efetivamente realizados <u>e a realizar</u>, assim como a revisão dos custos <u>de O&M e despesas gerais e administrativas</u> projetados, em anexo ao encaminhamento da <u>nova</u> tarifa de transporte a ser aplicada.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Os mecanismos de governança corporativa exigem trâmites aprobatórios para revisão e aprovação das tarifas pelo Transportador. Para tanto, é importante que a mesma esteja aprovada pela ANP pelo menos 60 dias antes do início da operação. 2) Quando da revisão das tarifas, o transportador terá ainda custos de construção, montagem e instalação a incorrer (saldos contratuais, eventuais pleitos de fornecedores etc). Portanto, incluímos não apenas os itens incorridos ou realizados, como aqueles “a incorrer” ou “a realizar”.

<p>Art. 13.</p> <p>§ 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 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.</p>	<p>Art. 13.</p> <p>§ 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 de O&M e despesas gerais e administrativas 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 nova tarifa de transporte pela ANP, <u>ressalvando-se situações imprevisíveis ou extraordinárias causadas por fatores ou agentes externos, caso fortuito ou força maior, que afetem o retorno esperado do negócio.</u></p>	<p>Alertamos para motivos imprevisíveis e alheios ao controle do transportador que possam afetar as incertezas projetadas e, por consequência, a taxa de retorno esperada (por exemplo: necessidade de desvio de percursos do gasoduto por conta de sítios arqueológicos encontrados durante a obra).</p>
<p>Art. 14. O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da data de início do serviço de transporte, as tarifas de transporte aplicáveis à prestação dos serviços diversos do transporte firme.</p> <p>§ 1º. O transportador deve remeter à ANP a memória de cálculo e a comprovação dos custos e dos investimentos, quando aplicável, efetivamente realizados na prestação dos serviços de transporte de que trata o <i>caput</i> do presente artigo, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.</p> <p>§ 2º. A ANP poderá, a seu critério, exigir os registros contábeis relativos ao projeto do gasoduto de transporte cuja tarifa de transporte se encontra em processo de homologação, para a verificação do atendimento ao disposto nos arts. 4º, 5º, 6º, 9º, 10 e 11 desta Resolução.</p>	<p>Art. 14. O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de 60<u>120</u> (sessenta<u>cento e vinte</u>) dias antes da data de início do serviço de transporte, as<u>a revisão das</u> tarifas de transporte aplicáveis à prestação dos serviços diversos do transporte firme.</p> <p>§ 1º. O transportador deve remeter à ANP a memória de cálculo e a comprovação dos custos e dos investimentos, quando aplicável, efetivamente realizados <u>e a realizar</u> na prestação dos serviços de transporte de que trata o <i>caput</i> do presente artigo, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.</p> <p>§ 2º. A ANP poderá, a seu critério, exigir os registros contábeis relativos ao projeto do gasoduto de transporte cuja tarifa de transporte se encontra em processo de homologação, para a verificação do atendimento ao disposto nos arts. 4º, 5º, 6º, 9º, 10 e 11 desta Resolução.</p>	<p>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.</p>

	<p><u>§ 3º. 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.</u></p> <p><u>§ 4º. 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 negócio.</u></p>	
<p>Art 16</p> <p>§ 5º. Caso nenhum carregador inicial ou existente opte pela tarifa compartilhada, será adotada a tarifa incremental para os novos carregadores.</p>	<p>Art 16</p> <p>§ 5º. Caso nenhum carregador inicial ou existente opte pela tarifa compartilhada, será adotada a tarifa incremental para os novos carregadores <u>acrescida da parcela dos custos de O&M e despesas gerais e administrativas correntes proporcionais ao que será efetivamente utilizado nesse novo serviço e que está contemplada nas tarifas dos carregadores iniciais ou existentes. O valor de tais custos e despesas deverá ser revertido nas tarifas dos carregadores iniciais ou existentes pelo prazo remanescente da vigência dos contratos destes carregadores iniciais ou existentes, e enquanto durarem os contratos dos novos carregadores, o que ocorrer primeiro.</u></p>	<p>Um novo carregador beneficia-se da estrutura vigente. Portanto, é justo que contribua com a remuneração dos custos de O&M, das despesas administrativas e dos investimentos existentes. Deve haver, assim, proporcionalidade (rateio) na distribuição dos mesmos nas tarifas.</p> <p>É importante lembrar que, caso um contrato vigente termine antes de um novo contrato, a transportadora ficaria impossibilitada de prestar o serviço a um novo carregador, caso este participasse apenas com a remuneração dos gastos incrementais referentes ao seu contrato.</p>
<p>Art. 18. A aprovação de investimento de que trata o art. 6º desta Resolução implicará a revisão da tarifa de transporte de gasodutos de transporte sob o regime de autorização, de maneira a contemplar a inclusão dos novos bens e instalações na base regulatória de ativos, cujo novo valor deverá ser homologado pela ANP.</p>	<p>Art. 18. A aprovação de investimento ativo de que trata o art. 6º desta Resolução implicará a revisão da tarifa de transporte de gasodutos de transporte sob o regime de autorização, de maneira a contemplar a inclusão dos novos bens e instalações na base regulatória de ativos, cujo novo valor deverá ser homologado pela ANP.</p> <p><u>§ 1º. Os bens e instalações previstos no caput incluem, dentre outros, aqueles necessários para</u></p>	<p>Mediante aprovação da Autoridade Reguladora, entendemos que investimentos necessários à atualização tecnológica oriunda de trajetória de inovação durante a consecução do contrato também deveriam ser objeto de revisão das tarifas.</p>

	<u>manter a atualização tecnológica do Transportador</u>	
Art. 20. A criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do concessionário, exceto tributos sobre a renda, implicará revisão da tarifa de transporte de gasodutos de transporte sob o regime de autorização, para mais ou para menos, conforme o caso.	Art. 20. A criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do concessionário <u>ou autorizado</u> , exceto tributos sobre a renda, implicará revisão da tarifa de transporte de gasodutos de transporte sob o regime de autorização <u>ou concessão</u> , para mais ou para menos, conforme o caso.	A sugestão de exclusão do termo “suspensão” se deve ao fato de que a suspensão da exigibilidade do tributo, encargo legal ou crédito tributário possui natureza temporária. Ou seja, a suspensão não importa na desconstituição ou extinção do tributo, encargo ou crédito, mas sim apenas na sua não exigibilidade por um lapso temporal. Entendemos também que o artigo se aplica tanto a transportador no regime de autorização como de concessão.

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: scm@anp.gov.br, fax (21) 2112-8618, ou diretamente em um dos protocolos da ANP indicado no item 2.1 do Aviso dessa Consulta Pública.