



**CONSIDERAÇÕES DA SCM/ANP QUANTO ÀS  
ALTERAÇÕES NA MINUTA DE RESOLUÇÃO SOBRE  
CRITÉRIOS PARA CÁLCULO DAS TARIFAS DE  
TRANSPORTE E APROVAÇÃO DAS TARIFAS DE  
TRANSPORTE PROPOSTAS PELOS TRANSPORTADORES  
PARA OS GASODUTOS OBJETO DE AUTORIZAÇÃO APÓS  
A CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS Nº 23/2013**

**Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo,  
seus Derivados e Gás Natural – SCM**

Fevereiro de 2014

## **Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural**

José Cesário Cecchi

### **Superintendente Adjunta**

Ana Beatriz Stepple da Silva Barros

### **Assessor**

Marcelo Meirinho Caetano

### **Equipe Técnica**

Alessandra Silva Moura  
Almir Beserra dos Santos  
Amanda Wermelinger Pinto Lima  
Denise Raquel Gomes Silva de Oliveira  
Felipe da Silva Alves  
Guilherme de Biasi Cordeiro  
Helio da Cunha Bisaggio  
Jader Conde Rocha  
Leandro Mitraud Alves  
Luciana Rocha de Moura Estevão  
Luciano de Gusmão Veloso  
Marcello Gomes Weydt  
Marcelo Meirinho Caetano  
Marco Antonio Barbosa Fidelis  
Marcus Vinicius Nepomuceno de Carvalho  
Mário Jorge Figueira Confort  
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias  
Patrícia Mannarino Silva  
Thiago Armani Miranda  
Ursula Ignácio Barcellos

### **Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica**

José Cesário Cecchi  
Luciano de Gusmão Veloso  
Marco Antonio Barbosa Fidelis  
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias  
Amanda Wermelinger Pinto Lima

## ÍNDICE

I.	INTRODUÇÃO .....	6
II.	ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS .....	7
II.1	- CONSIDERANDA.....	7
II.2	- ARTIGO 1º, CAPUT .....	9
II.3	- ARTIGO 1º, INCISO I .....	9
II.4	- ARTIGO 1º, INCISO II .....	9
II.5	- ARTIGO 2º, CAPUT .....	9
II.6	- ARTIGO 2º, INCISO I .....	10
II.7	- ARTIGO 2º, INCISO II .....	10
II.8	- ARTIGO 2º, INCISO III .....	11
II.9	- ARTIGO 2º, INCISO IV .....	11
II.10	- ARTIGO 2º, INCISO V .....	11
II.11	- ARTIGO 2º, INCISO VI .....	11
II.12	- ARTIGO 2º, INCISO VII .....	11
II.13	- ARTIGO 2º, INCISO VIII .....	11
II.14	- ARTIGO 2º, INCISO IX .....	11
II.15	- ARTIGO 2º, INCISO X .....	11
II.16	- ARTIGO 2º, INCISO XI .....	11
II.17	- ARTIGO 2º, INCISO XII .....	12
II.18	- ARTIGO 2º, INCISO XIII .....	13
II.19	- ARTIGO 2º, INCISO XIV .....	13
II.20	- ARTIGO 2º, INCISO XV .....	15
II.21	- ARTIGO 2º, INCISO XVI .....	15
II.22	- ARTIGO 2º, INCISO XVII .....	15
II.23	- ARTIGO 2º, INCISO XVIII .....	16
II.24	- ARTIGO 2º, INCISO XIX .....	16
II.25	- ARTIGO 2º, INCISO XX .....	18
II.26	- ARTIGO 2º, INCISO XXI .....	18
II.27	- ARTIGO 2º, INCISO XXII .....	18
II.28	- ARTIGO 3º, CAPUT .....	18
II.29	- ARTIGO 3º, PARÁGRAFO ÚNICO .....	18
II.30	- ARTIGO 4º, CAPUT .....	19
II.31	- ARTIGO 4º, INCISO I .....	19
II.32	- ARTIGO 4º, INCISO II .....	19
II.33	- ARTIGO 4º, INCISO III .....	20
II.34	- ARTIGO 5º, CAPUT .....	20
II.35	- ARTIGO 5º, INCISO I .....	21
II.36	- ARTIGO 5º, INCISO II .....	22
II.37	- ARTIGO 5º, INCISO III .....	23
II.38	- ARTIGO 5º, § 1º .....	25
II.39	- ARTIGO 5º, § 2º .....	26
II.40	- ARTIGO 5º, § 3º .....	26
II.41	- ARTIGO 5º, § 3º, ALÍNEA A .....	27
II.42	- ARTIGO 5º, § 3º, ALÍNEA B .....	27
II.43	- ARTIGO 5º, § 4º .....	27
II.44	- SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 5º .....	28
II.45	- ARTIGO 6º, CAPUT .....	29
II.46	- ARTIGO 6º, § 1º .....	29
II.47	- ARTIGO 6º, § 2º .....	31
II.48	- ARTIGO 6º, § 3º .....	32
II.49	- ARTIGO 6º, § 3º, INCISO I .....	33
II.50	- ARTIGO 6º, § 3º, INCISO II .....	33

II.51 - ARTIGO 6º, § 3º, INCISO III .....	33
II.52 - ARTIGO 6º, § 4º .....	34
II.53 - ARTIGO 6º, § 5º .....	34
II.54 - ARTIGO 6º, § 6º .....	35
II.55 - ARTIGO 6º, § 7º .....	36
II.56 - ARTIGO 6º, § 8º .....	37
II.57 - ARTIGO 7º, CAPUT .....	37
II.58 - ARTIGO 7º, INCISO I .....	39
II.59 - ARTIGO 7º, INCISO II .....	40
II.60 - ARTIGO 7º, INCISO III .....	40
II.61 - ARTIGO 7º, INCISO IV .....	40
II.62 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA A .....	41
II.63 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA B .....	41
II.64 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA C .....	41
II.65 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA D .....	42
II.66 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA E .....	42
II.67 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA F .....	42
II.68 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA G .....	42
II.69 - ARTIGO 7º, INCISO V .....	42
II.70 - ARTIGO 7º, INCISO VI .....	42
II.71 - ARTIGO 7º, INCISO VII .....	43
II.72 - ARTIGO 7º, INCISO VIII .....	43
II.73 - ARTIGO 7º, INCISO IX .....	43
II.74 - ARTIGO 7º, INCISO X .....	44
II.75 - ARTIGO 7º, § 1º .....	44
II.76 - ARTIGO 7º, § 2º .....	44
II.77 - ARTIGO 8º, CAPUT .....	44
II.78 - ARTIGO 8º, INCISO I .....	46
II.79 - ARTIGO 8º, INCISO II .....	47
II.80 - ARTIGO 8º, INCISO III .....	48
II.81 - ARTIGO 8º, INCISO IV .....	49
II.82 - ARTIGO 9º .....	50
II.83 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 9º .....	54
II.84 - ARTIGO 10, CAPUT .....	54
II.85 - ARTIGO 10, PARÁGRAFO ÚNICO .....	56
II.86 - ARTIGO 11 .....	57
II.87 - ARTIGO 12, CAPUT .....	57
II.88 - ARTIGO 12, PARÁGRAFO ÚNICO .....	58
II.89 - ARTIGO 13, CAPUT .....	59
II.90 - ARTIGO 13, § 1º .....	61
II.91 - ARTIGO 13, § 2º .....	62
II.92 - ARTIGO 13, § 3º .....	64
II.93 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 13 .....	65
II.94 - ARTIGO 14, CAPUT .....	65
II.95 - ARTIGO 14, § 1º .....	66
II.96 - ARTIGO 14, § 2º .....	67
II.97 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 14 .....	67
II.98 - ARTIGO 15 .....	68
II.99 - ARTIGO 16, CAPUT .....	68
II.100 - ARTIGO 16, § 1º .....	68
II.101 - ARTIGO 16, § 2º .....	69
II.102 - ARTIGO 16, § 3º .....	69
II.103 - ARTIGO 16, § 4º .....	69
II.104 - ARTIGO 16, § 5º .....	69
II.105 - ARTIGO 17, CAPUT .....	70
II.106 - ARTIGO 17, PARÁGRAFO ÚNICO .....	72
II.107 - ARTIGO 18 .....	72
II.108 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 18 .....	72
II.109 - ARTIGO 19 .....	73
II.110 - ARTIGO 20 .....	74

II.111 - ARTIGO 21 .....	75
II.112 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 21 .....	76
II.113 - ARTIGO 22 .....	77
II.114 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 22.....	78
II.115 - ARTIGO 23 .....	78
II.116 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 23.....	79
II.117 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE NOVO ARTIGO .....	80
II.118 - ARTIGO 24 .....	85
II.119 - ARTIGO 25 .....	85
II.120 - ARTIGO 26 .....	85
II.121 - ARTIGO 27 .....	85
II.122 - COMENTÁRIOS GERAIS .....	85
III. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	86



Nota Técnica nº 001/2014-SCM

Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 2014

**ASSUNTO: CONSIDERAÇÕES DA SCM/ANP QUANTO ÀS ALTERAÇÕES NA MINUTA DE RESOLUÇÃO SOBRE CRITÉRIOS PARA CÁLCULO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE E APROVAÇÃO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE PROPOSTAS PELOS TRANSPORTADORES PARA OS GASODUTOS OBJETO DE AUTORIZAÇÃO APÓS A CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS Nº 23/2013**

## I. INTRODUÇÃO

O marco regulatório da indústria do gás natural foi estabelecido com a promulgação da Lei nº 11.909, de 4 de março de 2009 (“Lei do Gás”), que regula as atividades relacionadas com o Transporte de gás natural, assim como as atividades de Tratamento, Processamento, Estocagem, Liquefação, Regaseificação, e Comercialização de gás natural em todo o território nacional. Posteriormente, foi promulgado o Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, que regulamenta a citada Lei.

Em especial, a Lei do Gás introduziu no rol de atribuições da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) o papel de aprovar as Tarifas de Transporte dos Gasodutos de Transporte sob o regime de autorização, dentre outras atribuições.

Com base nesta nova atribuição, foi submetida à apreciação da sociedade, por meio da Consulta e Audiência Públicas nº 23/2013, uma minuta de Resolução com o objetivo de revisar a Resolução ANP nº 029, de 14 de outubro de 2005, qual seja, adequar os critérios para cálculo das Tarifas de Transporte ao disposto na Lei do Gás, além de estabelecer os procedimentos para a aprovação: (i) das propostas de Tarifa de Transporte de gás natural encaminhadas pelos Transportadores para os Gasodutos de Transporte objeto de autorização; e (ii) da autorização dos investimentos que irão compor a base de ativos vinculada aos bens e instalações para a exploração da atividade de transporte.

A comunicação para a realização da Consulta e Audiência Públicas nº 23/2013 foi divulgada no Diário Oficial da União nº 141, de 24 de julho de 2013, na seção 3, página 142 e no endereço eletrônico da ANP na Internet. A referida Consulta Pública teve prazo de duração de trinta dias e a Audiência Pública foi realizada em 23 de setembro de 2013.

Durante o período de Consulta Pública foram recebidos comentários de 7 (sete) agentes da indústria<sup>1</sup>, a seguir relacionados:

- Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres – ABRACE;
- Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia – ABIAPE;
- Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres – ANFACER;

---

<sup>1</sup> Em decorrência da disponibilização ao público da minuta de Resolução da ANP, a Secretaria de Acompanhamento Econômico, do Ministério da Fazenda, elaborou e encaminhou à Agência o Parecer Analítico de Regras Regulatórias nº 213/COGEN/SEAE/MF, o qual foi respondido por meio da Nota Técnica Conjunta nº 011/2013-CDC-SCM, de 17 de dezembro de 2013.

- Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis – IBP;
- Petróleo Brasileiro S.A. – PETROBRAS;
- Transportadora Associada de Gás S.A. – TAG; e
- Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. – TBG.

Esta Nota Técnica sintetiza os comentários encaminhados pelos agentes acima mencionados, fazendo uma análise dos mesmos e propondo, quando cabível, a alteração no texto da Resolução. Apresenta-se, ainda, uma justificativa para a aceitação, ou não, de cada comentário recebido durante o processo de consulta pública.

## II. ANÁLISE DOS COMENTÁRIOS<sup>2</sup>

### II.1 - CONSIDERANDA

Redação Original:

A DIRETORA-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista a Resolução de Diretoria n.º \_\_\_\_\_, de \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, e

Considerando que a ANP tem como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, nos termos da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997;

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 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;

Considerando que o Art. 28 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, determina que 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;

Considerando que o Art. 31 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, determina que 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;

Considerando que o Art. 14 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que 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;

Considerando que o Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que o valor da indenização, por ocasião do 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;

Resolve:

<sup>2</sup> Em vermelho encontram-se as sugestões de alterações feitas pelos agentes que participaram do processo de Consulta e Audiência Pública.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ABIAPE e TBG.

**Proposta de Alteração:**

Considerando que o inciso VI do Art. 8º e o § 21º 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;

**Justificativa da ABIAPE:** 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”).

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).

**Justificativa da TBG:** Ajuste da numeração do parágrafo que define que 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.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A referência original estava equivocada.

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

Considerando que o Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que o valor da 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;

**Justificativa:** Ajuste ortográfico.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ajuste necessário, em função de erro ortográfico não corrigido no processo de revisão da proposta de norma.



Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

A DIRETORA-GERAL da AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP, no uso de suas atribuições legais, tendo em vista a Resolução de Diretoria n.º \_\_\_\_\_, de \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, e

Considerando que a ANP tem como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, nos termos da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997;

Considerando que o inciso VI do Art. 8º e o § 1º 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 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;

Considerando que o Art. 28 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, determina que 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;

Considerando que o Art. 31 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, determina que 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;

Considerando que o Art. 14 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que 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;

Considerando que o Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010, determina que o valor da indenização, por ocasião do 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,

Resolve:

**II.2 - ARTIGO 1º, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.3 - ARTIGO 1º, INCISO I**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.4 - ARTIGO 1º, INCISO II**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.5 - ARTIGO 2º, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

## **II.6 - ARTIGO 2º, INCISO I**

### Redação Original:

I - Base Regulatória de Ativos: representa o conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural;

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

### **Proposta de Alteração:**

I - Base Regulatória de Ativos: representa o conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural e definidos como Instalações de Transporte no inciso XIII deste artigo;

**Justificativa:** Adequação da definição ao inciso XIII deste mesmo artigo.

### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A sugestão feita não apresenta ganhos significativos em termos da compreensão do termo definido.

### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

## **II.7 - ARTIGO 2º, INCISO II**

### Redação Original:

II - Capacidade de Transporte: volume máximo diário de gás natural que o transportador pode movimentar em um determinado gasoduto de transporte;

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

### **Proposta de Alteração:**

II - Capacidade de Transporte: volume máximo diário de gás natural que o transportador pode movimentar em um determinado gasoduto de transporte ou de suas seções, resultante da simulação de modelo termo-hidráulico conforme aferido pela ANP;

**Justificativa:** Manter definição do art. 4º da Minuta que estabelece critérios para caracterização da ampliação da capacidade de transporte de gasodutos de transporte.

### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A sugestão e sua respectiva justificativa referem-se uma proposta de Resolução distinta da presente Consulta e Audiência Pública.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

II - Capacidade de Transporte: volume máximo diário de gás natural que o Transportador pode movimentar em um determinado Gasoduto de Transporte;

**II.8 - ARTIGO 2º, INCISO III**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.9 - ARTIGO 2º, INCISO IV**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.10 - ARTIGO 2º, INCISO V**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.11 - ARTIGO 2º, INCISO VI**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.12 - ARTIGO 2º, INCISO VII**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.13 - ARTIGO 2º, INCISO VIII**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.14 - ARTIGO 2º, INCISO IX**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.15 - ARTIGO 2º, INCISO X**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.16 - ARTIGO 2º, INCISO XI<sup>3</sup>**

Sem sugestões/comentários recebidos.

---

<sup>3</sup> Em que pese não terem sido feitos comentários e sugestões acerca do Inciso IX do Art. 2º, a definição de “Gás Natural” não constará da versão final da minuta, uma vez tratar-se de uma definição consagrada e constante da Lei do Gás, não trazendo qualquer benefício para a compreensão da presente norma a sua transcrição em seu corpo.

## **II.17 - ARTIGO 2º, INCISO XII**

### Redação Original:

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 caput 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;

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

### **Proposta de Alteração:**

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 caput 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;

**Justificativa:** As ressalvas de que tratam o texto parecem estar relacionadas aos seguintes incisos do Art. 2º da Lei 11.909:

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;

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;

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.

XI - Acondicionamento de Gás Natural: confinamento de gás natural na forma gasosa, líquida ou sólida para o seu transporte ou consumo.

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.

### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A referência original estava equivocada.

### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XI (renumerado) - 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 XVII e XIX do caput 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;

### **II.18 - ARTIGO 2º, INCISO XIII**

Redação Original:

XIII - Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo tubulações e instalações auxiliares (equipamentos, componentes e complementos);

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

XIII - Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo tubulações e instalações auxiliares (equipamentos, componentes e complementos),; **respeitando a definição constante no RTDT, anexo à Resolução ANP nº 6/2011, de 03 de fevereiro de 2011;**

**Justificativa:** 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.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A definição de "Instalação de Transporte" foi revisada, tendo sido utilizada a definição constante da Resolução ANP nº 037/2013.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XII (renumerado) - Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo tubulações e instalações auxiliares (componentes e complementos);

### **II.19 - ARTIGO 2º, INCISO XIV**

Redação Original:

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;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

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 **firme e extraordinário, exceto pelas receitas oriundas de encargo de movimentação.**, ~~exceto pela prestação do serviço de transporte interruptível;~~

**Justificativa:** A Receita Máxima Permitida deve considerar a Capacidade de Transporte, não computando encargos de movimentação.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Tal como disposto na Seção II da Nota Técnica nº 02/2013-SCM e o Inciso II do Art. 4º da proposta de Resolução, 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, pela prestação de Serviços de Transporte, com exceção do Serviço de Transporte Interruptível. Ademais, o mesmo não se restringe aos Serviços de Transporte Firme e Extraordinário, que não representam os únicos Serviços de Transporte que podem ser ofertados, uma vez que a Lei do Gás não faz tal restrição em seu Art. 34. A este respeito, citamos o Art. 15 do Decreto nº 7.382/2010, o qual trata da Troca Operacional de Gás Natural, em especial dos aspectos relacionados à utilização das receitas decorrentes da prestação deste serviço para a redução das Tarifas de Transporte Firme e do seu limite em termos de valor.

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

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 **firme e extraordinário, exceto pela prestação do serviço de transporte interruptível 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;**

**Justificativa:** “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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa acima.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XIII (renumerado) - 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;

## **II.20 - ARTIGO 2º, INCISO XV**

Sem sugestões/comentários recebidos.

## **II.21 - ARTIGO 2º, INCISO XVI**

Redação Original:

XVI - Serviço de Transporte Extraordinário: modalidade de contratação de capacidade disponível, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva, na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme;

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “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).”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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 ofertado, o mesmo deve ser encerrado, caracterizando como a prestação de um Serviço de Transporte em Capacidade Disponível existente enquanto não ocorre a alocação da totalidade desta capacidade na modalidade firme por meio de processo(s) de Chamada Pública.

## **II.22 - ARTIGO 2º, INCISO XVII**

Redação Original:

XVI - Serviço de Transporte Firme: serviço de transporte no qual o transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte estabelecida no contrato com o carregador;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

XVII - Serviço de Transporte Firme: serviço de transporte no qual o transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte estabelecida no contrato com o carregador;

**Justificativa:** Inclusão de algarismo romano.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ajuste necessário, em função de erro de numeração do presente inciso.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XVI (renumerado) - Serviço de Transporte Firme: Serviço de Transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo Carregador até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida no contrato com o Carregador;

**II.23 - ARTIGO 2º, INCISO XVIII**

Redação Original:

XVIII - Serviço de Transporte Interruptível: serviço de transporte que poderá ser interrompido pelo transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

XVIII - Serviço de Transporte Interruptível: serviço de transporte **contratado em capacidade ociosa** que poderá ser interrompido pelo transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme;

**Justificativa:** Esta definição foi estabelecida pelo Decreto nº 7.382, de 02/12/2010, que regulamentou a Lei nº 11.909, de 04/03/2009.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A definição constante da proposta de Minuta de Resolução é idêntica à da Lei nº 11.909/2009. Ademais, o entendimento é que não cabe a alteração das definições legais no âmbito de Resoluções emitidas pela ANP, tendo em vista que a redação da Lei prevaleceria para estas definições e que as modificações seriam inócuas.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XVII (renumerado) - Serviço de Transporte Interruptível: Serviço de Transporte que poderá ser interrompido pelo Transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme;

**II.24 - ARTIGO 2º, INCISO XIX**

Redação Original:



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;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

XIX - Tarifa de Transporte: valor **líquido de quaisquer encargos sobre vendas, expresso em unidade monetária por MMBtu**, 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;

**Justificativa:** A tarifa de transporte é o valor por unidade energética “ex-impostos”.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** 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.). Entretanto, não existe qualquer impedimento que seja mantida a prática atual de apresentação da mesma em termos líquidos nos Contratos de Serviços de Transporte, não devendo a forma na qual as Tarifas de Transporte são apresentadas nestes instrumentos contratuais se confundir com seu conceito mais geral. Além disso, a presente definição não se presta a determinar a unidade de medida energética nas quais as Tarifas de Transporte devem ser apresentadas, podendo as mesmas ser expressas em unidades de volume ou de energia, de acordo com a conveniência das partes, inclusive com a introdução de unidade de distância (ver Nota Técnica nº 02/2013 págs. 10-11), de acordo com a modelagem tarifária adotada.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

XIX - Tarifa de Transporte: valor **(expresso em unidade monetária por MMBtu)** 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;~~

**Justificativa:** “Os conceitos de tarifa e encargos são distintos.

*Entendemos da seguinte forma:*

- *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.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa acima.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

XVIII (renumerado) - 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;

**II.25 - ARTIGO 2º, INCISO XX**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.26 - ARTIGO 2º, INCISO XXI**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.27 - ARTIGO 2º, INCISO XXII**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.28 - ARTIGO 3º, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.29 - ARTIGO 3º, PARÁGRAFO ÚNICO**

Redação Original:

**Parágrafo Único.** O disposto no caput se aplica aos gasodutos objeto de autorização cujas tarifas de transporte e os critérios de reajuste não tenham sido estabelecidos em contrato de serviço de transporte até a data de publicação da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**Parágrafo Único.** O disposto no caput se aplica aos gasodutos objeto de autorização cujas tarifas de transporte e os critérios de reajuste não tenham sido estabelecidos em contrato de serviço de transporte até a data de publicação da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, **preservando-se as Tarifas de Transporte, seus critérios de revisão e os instrumentos contratuais firmados posteriormente à esta data que já tenham sido analisados pela ANP.**

**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. Eventual reanálise das tarifas praticadas poderá alterar a própria segurança e eficiência da prestação do serviço de transporte, prejudicando todo o mercado, inclusive diminuindo a atratividade da atividade e conseqüentemente a expansão da malha de transporte.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O intuito do presente parágrafo é o de estabelecer a abrangência de aplicação da norma, qual seja, a de que as tarifas de transporte e seus critérios de reajuste devem ser propostos e aprovados pela ANP para os casos em que as mesmas não tenham sido definidas em Contrato de Serviço de Transporte antes da publicação da Lei do Gás. Neste sentido, o disposto na proposta de redação não implica a repactuação de valores de tarifas verificadas pela ANP desde a publicação da Lei do Gás, resguardando, assim, a segurança jurídica dos Contratos de Serviço de Transporte e das Tarifas de Transporte formalmente aprovadas pela Agência.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Parágrafo Único.** O disposto no *caput* se aplica aos Gasodutos de Transporte objetos de autorização cujas Tarifas de Transporte e os critérios de reajuste não tenham sido estabelecidos em Contrato de Serviço de Transporte até a data de publicação da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009.

**II.30 - ARTIGO 4º, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.31 - ARTIGO 4º, INCISO I**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.32 - ARTIGO 4º, INCISO II**

Redação Original:

II - permitir que o transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos de operação e manutenção, despesas gerais e administrativas, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento e a respectiva depreciação e amortização da base regulatória de ativos, o que corresponde à sua receita máxima permitida; e

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

II - permitir que o transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos de

operação e manutenção, despesas gerais e administrativas, obrigações tributárias – **não incidentes sobre os serviços prestados** –, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento e a respectiva depreciação e amortização da base regulatória de ativos, o que corresponde à sua receita máxima permitida;

**Justificativa:** Alteração visa a manter em linha com a definição sugerida para “Tarifa de Transporte”.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Tal como disposto na Seção II da Nota Técnica nº 02/2013-SCM, o conceito de Receita Máxima Permitida representa o teto da receita bruta a ser auferida pelo Transportador, devendo, portanto, 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.).

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

II - permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos, o que corresponde à sua Receita Máxima Permitida; e

### **II.33 - ARTIGO 4º, INCISO III**

Sem sugestões/comentários recebidos.

### **II.34 - ARTIGO 5º, CAPUT**

Redação Original:

**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:

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 5º.** A tarifa de transporte de gás natural aplicável ~~cada serviço de transporte~~ **ao Serviço de Transporte Firme** deve ser composta por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos, despesas e investimentos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

**Justificativa:** Inclusão visa a explicitar o entendimento que a Tarifa de Transporte aqui presente refere-se ao Serviço de Transporte Firme.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O Art. 5 da proposta tem o objetivo de ser geral, e não restrito ao caso do Serviço de Transporte Firme.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

A tarifa de transporte de gás natural aplicável a cada serviço de transporte deve ser composta por uma estrutura de **encargos gastos** relacionados à natureza dos custos, despesas e investimentos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir, **dentre outros aspectos:**

**Justificativa:** “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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** 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. Além disso, o agente não informou quais outros fatores devem ser levados em consideração além daqueles apresentados nos Incisos I, II e III do caput do Art. 5º.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 5º.** A Tarifa de Transporte 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:

**II.35 - ARTIGO 5º, INCISO I**

Redação Original:

I - os custos, despesas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo serviço de transporte;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

I - os custos de O&M, despesas gerais e administrativas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo serviço de transporte;

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.34 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Em que pese os custos de operação e manutenção 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 no curso da sua atividade.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

I - os custos, despesas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo Serviço de Transporte;

### **II.36 - ARTIGO 5º, INCISO II**

Redação Original:

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;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

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, **perdas, volumes de "empacotamento"** e o prazo de contratação;

**Justificativa:** As perdas e os volumes de "empacotamento" também representam custos relevantes.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A listagem apresentada não pretende ser exaustiva e apresenta os determinantes de custo mais relevantes para o cálculo das Tarifas de Transporte. Com relação às perdas e à formação dos estoques de referência (volumes de empacotamento), o tratamento usual dado a estes elementos é a solicitação para que o carregador assuma o custo por eles (e sejam ressarcidos nos casos aplicáveis), sem que estes entrem no cômputo das Tarifas de Transporte cobradas pelo Transportador.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, a **Capacidade Contratada**, o volume movimentado, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação;

**Justificativa:** Segmentar os custos fixos inerentes à Capacidade Contratada, dos custos variáveis relativos ao volume movimentado.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A redação do Inciso II foi revisada para fazer menção explícita ao volume de pico, dado que o mesmo é um dos principais elementos que influenciam no dimensionamento do Gasoduto de Transporte (diâmetro, pressão etc.).

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, **zonas de entrega, e volume movimentado a capacidade de transporte a ser contratada**, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação;

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.34 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A redação do Inciso II foi revisada para fazer menção explícita ao volume de pico, dado que o mesmo é um dos principais elementos que influenciam no dimensionamento do Gasoduto de Transporte (diâmetro, pressão etc.). Contudo, foi mantida a menção ao "volume movimentado", uma vez que este representa um dos principais determinantes de custo para a apuração do Encargo de Movimentação (ver Inciso IV do Art. 8º da proposta).

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

II - os determinantes de custos, tais como a distância entre os pontos de recebimento e de entrega, a Capacidade de Transporte, o volume movimentado, o desequilíbrio entre os volumes recebidos e entregues, e o prazo de contratação;

**II.37 - ARTIGO 5º, INCISO III**

Redação Original:

III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante a sua vida útil esperada.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

**Proposta de Alteração:**

III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante ~~a sua vida útil esperada.~~  
~~o prazo da concessão ou autorização.~~

**Justificativa:** 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”.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Não é recomendado dar rigidez à norma, estabelecendo prazos de vida útil do ativo que podem se revelar inadequados conforme cada projeto, principalmente levando em consideração que diferentes equipamentos podem possuir diferentes prazos de vida útil estimados.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante ~~a sua vida útil esperada~~  
~~dentro do prazo da concessão ou autorização.~~

**Justificativa:** “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 protege o transportador permitindo que este seja remunerado de maneira justa durante todo o período da autorização ou concessão nos termos dos incisos I e II deste artigo.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O prazo de vida útil dos ativos é refletido, no fluxo de caixa de cálculo tarifário, pelo Valor Residual a constar como receita do transportador. Desse modo, apesar do cálculo tarifário considerar o prazo de expiração da autorização, a menção à vida útil esperada do ativo é importante para deixar claro que o valor dos ativos no momento da sua reversão será considerado no cálculo da tarifa.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

III - uma remuneração justa e adequada do investimento durante ~~o prazo contratual.~~  
~~a sua vida útil esperada.~~

**Justificativa:** A remuneração percebida pelo Transportador deverá levar em consideração o prazo contratual.



Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver as justificativas referentes aos comentários recebidos da PETROBRAS e do IBP referente ao Inciso III do *caput* do Art. 5º.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

**II.38 - ARTIGO 5º, § 1º**

Redação Original:

§ 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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

§ 1º. 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~~ devem observar a participação de cada carregador e/ou serviço de transporte que lhe caiba na ocorrência desses custos ~~de O&M, despesas gerais e administrativas e investimentos e a qualidade relativa entre as características~~ dos tipos de serviços de transporte oferecidos.

**Justificativa:** “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.

*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.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não acatado.

**Justificativa:** O Art. 5 da proposta tem o objetivo de ser geral, e não restrito ao caso dos Serviços de Transporte Firme e Extraordinário. Além disso, como mencionado na justificativa dos comentários recebidos do Inciso I, 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.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 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.

### **II.39 - ARTIGO 5º, § 2º**

#### Redação Original:

§ 2º. Qualquer projeção de custo, despesa ou investimento necessária para a determinação da tarifa de transporte deve adotar metodologias amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado.

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

#### **Proposta de Alteração:**

§ 2º. Qualquer projeção de custo, despesa ou investimento necessária para a determinação da tarifa de transporte deve adotar metodologias ~~amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado~~ definidas pela ANP conforme o Edital de Chamada Pública.

**Justificativa:** Adequação da redação ao Decreto nº 7.382 de 2010 que regulamento a Lei nº 11.909 de 2009 e estabelece as competências da ANP para elaboração do Edital de Chamada Pública.

#### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O Art. 5 da proposta tem o objetivo de ser geral, não se restringindo aos casos em que ocorrem processos de Chamada Pública. Além disso, não está claro em que ponto das normas citadas pelo agente se encontra a atribuição de, ao elaborar os Editais de Chamada Pública, estabelecer os critérios para as projeções de custos, despesas e investimento de que trata o parágrafo.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 2º. Qualquer projeção de custo, despesa ou investimento necessária para a determinação da Tarifa de Transporte deve adotar metodologias amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado.

### **II.40 - ARTIGO 5º, § 3º**

#### Redação Original:

§ 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 prevalentes no mercado, podendo a taxa de retorno sobre o capital:

#### Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

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

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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 prevalentes 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.

**II.41 - ARTIGO 5º, § 3º, ALÍNEA A**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.42 - ARTIGO 5º, § 3º, ALÍNEA B**

Redação Original:

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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

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 **caput do §3º**.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Manutenção do padrão redação da norma.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

**II.43 - ARTIGO 5º, § 4º**

Redação Original:

**§ 4º.** A estrutura de capital a ser considerada para fins § 3º deve ser compatível com uma estruturação financeira típica de um projeto de construção de instalações de transporte de gás natural, sendo o custo da dívida aplicável ao projeto mensurado por meio da obtenção da taxa de juros já pactuada junto a um banco financiador, ou, alternativamente, a taxa de juros oferecida por um banco emprestador, de prazo similar ao do projeto, na data em que o projeto está sendo avaliado.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

§ 4º. A estrutura de capital a ser considerada para fins § 3º deve ser compatível com uma estruturação financeira típica de um projeto de construção de instalações de transporte de gás natural, sendo o custo da dívida aplicável ao projeto mensurado por meio da obtenção da taxa de juros já ~~pactuada~~ cotada junto a um banco financiador, ou, alternativamente, a taxa de juros oferecida por um banco emprestador, de prazo similar ao do projeto, na data em que o projeto está sendo avaliado.

**Justificativa:** “*Algumas vezes é difícil já ter um acordo formal com uma instituição bancária anteriormente a assinatura de um contrato de transporte e, portanto o termo ‘cotada’ torna-se mais adequado e compatível com o que seria mais factível de se ter neste momento.*”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Será realizada uma revisão da redação do presente parágrafo de forma a incluir o termo "cotada", mas sem excluir o termo "pactuada", uma vez que esta já pode ter ocorrido. Adicionalmente, foi incluído um novo parágrafo ao Art. 5º com a previsão de informação, por parte do Transportador, de eventuais reduções no valor do custo da dívida efetivamente incorridas.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 4º. A estrutura de capital a ser considerada para fins do § 3º deve ser compatível com uma estruturação financeira típica de um projeto de construção de Instalações de Transporte, sendo o custo da dívida aplicável ao projeto mensurado por meio da obtenção da taxa de juros já pactuada junto a um banco financiador, ou, alternativamente, a taxa de juros oferecida por um banco emprestador, de prazo similar ao do projeto, na data em que o projeto está sendo avaliado.

§ 5º. (novo) Eventuais reduções no custo da dívida efetivamente incorridas devem ser informadas à ANP pelo Transportador.

**II.44 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 5º**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Inclusão:**

§ 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:

- 1) Tarifas de transporte firme como referência;
- 2) Desestímulo a comportamentos oportunistas, através da aplicação de fator de carga relacionado à utilização do Serviço Interruptível.

**Justificativa:** “*Sugerimos criar um parágrafo específico para transporte interruptível.*”

*O serviço interruptível possui algumas peculiaridades que exigem mecanismos de precificação distintos do transporte firme e extraordinário. Entendemos que são elas:*

*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.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O Serviço de Transporte Interruptível já se encontra disciplinado no Art. 9º da norma, cuja redação foi revisada em função dos comentários recebidos, não sendo necessária a inclusão de novo parágrafo ao Art. 5º na forma como sugerida pelo agente.

#### **II.45 - ARTIGO 6º, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.46 - ARTIGO 6º, § 1º**

Redação Original:

**§ 1º.** A autorização de que trata o caput deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador e, no caso de 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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

**§ 1º.** A autorização de que trata o caput deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador e, **consultados eventuais carregadores existentes** no caso de 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.

**Justificativa:** Garantir que todos os agentes envolvidos sejam consultados, evitando, assim, eventuais custos para os carregadores existentes.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** As questões relativas aos custos decorrentes de ampliações de capacidade são tratadas no Art. 16 da proposta de Resolução, o qual dispõe sobre a adoção da Tarifa Compartilhada ou da Tarifa Incremental. Além disso, de acordo com o disposto no § 1º do

Art. 5º, os Carregadores só devem arcar com os custos a que derem causa, não sendo permitido o aumento de custo para um Carregador em decorrência da ação de outro.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 1º. A autorização de que trata o caput deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador e, no caso de 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, **não sendo necessária prévia autorização para os investimentos necessários para concepção do projeto.**

**Justificativa:** Existem investimentos prévios à fase de execução das obras e, por conseguinte, à autorização da ANP.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Não é necessária a inclusão sugerida, tendo em vista que o presente parágrafo não diz respeito à autorização de cada gasto realizado pelo Transportador, mas sim aos gastos que impliquem a inclusão de novo bem ou instalação ao Gasoduto de Transporte para efeito de sua contabilização como elemento da Base Regulatória de Ativos.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

§ 1º. A autorização de que trata o caput deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador, **ressalvando-se aqueles investimentos incorridos pelo transportador para a definição dos bens e instalações objeto do projeto, bem como para obtenção da referida autorização.** ~~e, no caso de ampliação ou alteração dos bens e instalações, a autorização de que trata o caput deste artigo 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.

**Justificativa:** 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.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pela TAG acima.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 1º. A autorização de que trata o *caput* deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do Transportador e, no caso de ampliação ou alteração na

instalação de Transporte, deverá ser solicitada pelo agente concomitantemente ao seu pedido à ANP para realizar a respectiva mudança na Instalação de Transporte sob sua responsabilidade.

#### **II.47 - ARTIGO 6º, § 2º**

Redação Original:

§ 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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 2º. Além dos investimentos necessários para a concepção do projeto, 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.

**Justificativa:** Ver comentário da TAG na subseção II.46 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Apenas os ativos (bens e instalações) que podem ser depreciados ou amortizados estão contemplados na autorização de que trata o § 2º do Art. 6º da proposta.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

§ 2º. Apenas os investimentos ativos 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.

**Justificativa:** Para manter coerência com a definição de base regulatória de ativos no Art. 2º inciso I, substituímos o termo "investimento" por "ativos". Entendemos que este termo definido contempla os ativos e não os investimentos.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** Substituir o termo "investimento" por "bens e instalações".

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 2º. Apenas os bens e instalações 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.

#### **II.48 - ARTIGO 6º, § 3º**

Redação Original:

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

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 3º. No caso de gasodutos de transporte que já se encontram em fase operacional, **cujas Tarifas de Transporte e os critérios de reajuste não tenham sido estabelecidos em Contrato de Serviço de Transporte até** na data de publicação desta Resolução, a metodologia de valoração da base regulatória de ativos utilizada pela ANP deverá levar em consideração:

**Justificativa:** A alteração sugerida no § 3º visa preservar os instrumentos contratuais celebrados, especialmente as tarifas atualmente praticadas em homenagem ao ato jurídico perfeito e à estabilidade regulatória, reiterando os argumentos esposados para justificar a alteração no parágrafo único do artigo 3º.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O objetivo do § 3º é estabelecer uma regra geral e irrestrita para a valoração dos Gasodutos de Transporte em operação, ao passo que o § 7º trata das situações em que o valor dos ativos é dos Gasodutos de Transporte sob o regime de autorização, que ainda não entraram em fase operacional, onde o valor atual e de reposição são coincidentes por ocasião da sua entrada em operação. Foi realizada uma revisão da redação do § 3º de forma a tornar mais clara sua abrangência, dado que a redação original inadvertidamente deixou uma lacuna na sua aplicação.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “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.”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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.



Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 3º. No caso de Gasodutos de Transporte 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:

**II.49 - ARTIGO 6º, § 3º, INCISO I**

Redação Original:

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

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

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

**Justificativa:** A alteração objetiva tornar mais clara a redação.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Manter o termo utilizado no Decreto nº 7.382/2010 e na Nota Técnica nº 02/2013-SCM.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

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

**II.50 - ARTIGO 6º, § 3º, INCISO II**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.51 - ARTIGO 6º, § 3º, INCISO III**

Redação Original:

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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

III - ~~o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas~~ Ou outro método de valoração de ativos e amplamente reconhecidoas e adotadoas pelo mercado, descontadas a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da tarifa de transporte.

**Justificativa:** “A alteração visa melhorar a redação, tornando mais claro o entendimento reduzindo ou eliminando de seu teor discricionário. O termo ‘metodologias alternativas’ parece vago.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Na visão da equipe técnica da SCM/ANP a sugestão não altera a compreensão do Inciso III, não trazendo os benefícios apontados na sua justificativa.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

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.

#### **II.52 - ARTIGO 6º, § 4º**

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “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.”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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. Além disso, a redação proposta permite uma análise caso a caso, devendo levar em consideração os limites propostos no § 4º, ao invés de estabelecer uma regra a ser aplicada em todas as situações indistintamente.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

#### **II.53 - ARTIGO 6º, § 5º**

Redação Original:

**§ 5º.** O método de depreciação empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método linear (ou quotas constantes), devendo o cálculo de depreciação refletir ao máximo a respectiva perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, ação da natureza ou obsolescência.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 5º. O método de depreciação empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado **como boa prática contábil** pelo mercado, tal como o método linear (ou quotas constantes), devendo o cálculo de depreciação refletir ao máximo a respectiva perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, ação da natureza ou obsolescência, **considerando a respectiva vida útil para cada grupo de bens e instalações;**

**Justificativa:** A inclusão tem o objetivo de destacar que existem diversos prazos para depreciação dos ativos de transporte, dependendo de suas características.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A equipe técnica não enxerga óbices na menção das boas práticas da contabilidade para a melhor compreensão da norma. Além disso, a menção aos diferentes grupos de bens e instalações, e suas distintas vidas úteis, trouxe um importante aprimoramento ao texto originalmente proposto.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 5º. O método de depreciação empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, tal como o método linear (ou quotas constantes), devendo o cálculo de depreciação refletir ao máximo a respectiva perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, ação da natureza ou obsolescência, considerando a respectiva vida útil para cada grupo de bens e instalações.

**II.54 - ARTIGO 6º, § 6º**

Redação Original:

§ 6º. O método de amortização empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado pelo mercado, devendo o cálculo de amortização refletir ao máximo a respectiva perda de capital, estar compatível com a vida útil econômica do ativo e ser aplicado uniformemente.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 6º. O método de amortização empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado **como boa prática contábil** pelo mercado, devendo o cálculo de amortização refletir ao máximo a respectiva perda de capital, estar compatível com a vida útil econômica do ativo e ser aplicado uniformemente.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A equipe técnica não enxerga óbices na menção das boas práticas da contabilidade para a melhor compreensão da norma.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 6º. O método de amortização empregado para descontar o valor dos ativos deve ser amplamente reconhecido e adotado como boa prática contábil pelo mercado, devendo o cálculo de amortização refletir ao máximo a respectiva perda de capital, estar compatível com a vida útil econômica do ativo e ser aplicado uniformemente.

**II.55 - ARTIGO 6º, § 7º**

Redação Original:

§ 7º. Em se tratando de gasodutos de transporte que não se encontram em fase de operação, o valor da base regulatória de ativos será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 7º. Em se tratando de gasodutos de transporte que não se encontram em fase de operação, o valor da base regulatória de ativos será o ~~custo de valor do~~ investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção, **além de investimentos necessários para concepção do projeto.**

**Justificativa:** Existem investimentos prévios à fase de execução das obras e, por conseguinte, à autorização da ANP.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A redação do parágrafo foi revisada para tornar mais claro que se trata do valor dos investimentos efetivamente realizados que deverá ser considerado na Base Regulatória de Ativos, ou seja, do valor dos bens e instalações registrados como ativos imobilizados ou intangíveis, e efetivamente empregados na atividade de transporte de gás natural.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 7º. Em se tratando de Gasodutos de Transporte que não se encontram em fase de operação, o valor da Base Regulatória de Ativos será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção.

### **II.56 - ARTIGO 6º, § 8º**

#### Redação Original:

§ 8º. O acompanhamento da base regulatória de ativos dos gasodutos de transporte e as autorizações para investimento de que trata o § 2º deste artigo serão publicados pela ANP, obedecendo aos princípios da publicidade e transparência.

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

#### **Proposta de Alteração:**

§ 8º. O acompanhamento da base regulatória de ativos dos gasodutos de transporte e as autorizações para investimento de que trata o § 2º deste artigo serão publicados pela ANP, **em um prazo de até 120 dias após o início do processo**, obedecendo aos princípios da publicidade e transparência.

**Justificativa:** Estipulação de prazo ao processo, visando melhorar a eficiência do mesmo.

#### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** A redação do parágrafo foi revisada de forma a estipular um prazo para a publicação das informações, entretanto, estipular tal prazo em função do início do processo pode não ser factível, dado que o mesmo pode ter uma duração indefinida, dado que podem ocorrer diversas solicitações adicionais de documentação e relatórios contábeis, o que pode acarretar o não cumprimento do prazo proposto.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 8º. O acompanhamento da Base Regulatória de Ativos dos Gasodutos de Transporte e as autorizações para investimento de que trata o § 2º deste artigo serão publicados pela ANP, obedecendo aos princípios da publicidade e transparência.

### **II.57 - ARTIGO 7º, CAPUT**

#### Redação Original:

**Art. 7º.** Para a prestação de Serviço de Transporte Firme em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, os Transportadores devem, ao início do processo de Chamada Pública para contratação de Capacidade de Transporte, encaminhar para aprovação da ANP sua proposta de Tarifa de Transporte, que contenha, pelo menos, o seguinte:

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

#### **Proposta de Alteração:**

**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, ~~pele menos no que couber~~, o seguinte:

**Justificativa:** Parece que a lista completa não é necessária para todos os casos (por exemplo, gasodutos já existentes); assim, enviar a lista de informações no que couber.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** As informações solicitadas nos incisos representam o conjunto mínimo a ser apresentado ao início dos processos de Chamada Pública. Contudo, o Inciso IV do caput do Art. 7º irá tratar da questão dos gastos realizados e a serem realizados com a aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte na hipótese de Gasodutos de Transporte já existentes.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 7º.** Para a prestação de serviço de transporte firme, os transportadores devem, ao ~~início~~ longo 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:

**Justificativa:** “*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.*”

*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:*

*VII - a capacidade de transporte planejada, ou a capacidade de transporte aferida, conforme o caso;*

*VIII - a projeção da demanda por capacidade contratada de transporte;”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** As propostas de Tarifas de Transporte aplicáveis ao Serviço de Transporte Firme devem ser feitas no início do processo de Chamada Pública a partir de previsões acerca da demanda por Capacidade de Transporte existente ou a ser construída, devendo este projeto inicial ser revisado em função das manifestações dos Carregadores interessados ao longo do processo de Chamada Pública (redimensionamento do projeto do Gasoduto de Transporte).

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 7º.** Para a prestação de Serviço de Transporte Firme em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, os Transportadores devem, ao início do processo de Chamada Pública para contratação de Capacidade de Transporte, encaminhar para aprovação da ANP sua proposta de Tarifa de Transporte, que contenha, pelo menos, o seguinte:

## **II.58 - ARTIGO 7º, INCISO I**

### Redação Original:

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;

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

### **Proposta de Alteração:**

I - a apresentação da estruturação financeira **pretendida ou contratada para** do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento utilizadas, as condições da captação do capital de terceiros **pretendidas ou contratadas** e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro adotado;

**Justificativa:** Nessa etapa, não necessariamente o Transportador já terá efetivamente captado recursos.

### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** A apresentação da estruturação do projeto poderá ser feita a partir de cotações feitas junto às instituições financeiras, devendo na etapa de homologação da tarifa de transporte de que trata o Art. 13 ser apresentada a estruturação financeira definitiva.

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

### **Proposta de Alteração:**

I - a apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento utilizadas, as condições **estimadas** da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro adotado;

**Justificativa:** As condições de captação de capital de terceiros tendem a variar ao longo do tempo, dadas as condições econômicas conjunturais. Desta forma, em um primeiro momento, é possível apenas aferir as condições estimadas.

### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Ver a justificativa para o comentário feito pela TAG para o Inciso I do *caput* do Art. 7º.

### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

### **Proposta de Alteração:**

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;

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.57 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Ver a justificativa para o comentário feito pela TAG para o Inciso I do *caput* do Art. 7º.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

I - a apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento consideradas no projeto, as condições da captação do capital de terceiros e qualquer informação necessária para a correta compreensão de cada instrumento financeiro apresentado;

#### **II.59 - ARTIGO 7º, INCISO II**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.60 - ARTIGO 7º, INCISO III**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.61 - ARTIGO 7º, INCISO IV**

Redação Original:

IV - a projeção dos gastos com a aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

IV - a projeção dos gastos com a aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, **quando cabível no—mínimo**, entre as seguintes categorias:

**Justificativa:** Em alguns casos existentes, a contratação ocorreu através de um Contrato de Prestação de Serviço de Construção e Montagem no qual pode ser inviável estabelecer tal abertura *a posteriori*.

Avaliação da SCM/ANP:



**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Quando se tratar de projetos que envolverem a construção de bens e instalações as informações contidas nas alíneas do presente inciso devem ser prestado no nível de detalhe expresso nos mesmos. Contudo, o Inciso IV do *caput* do Art. 7º irá tratar da questão dos gastos incorridos e a incorrer, quando for o caso, com a aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte na hipótese de Gasodutos de Transporte já existentes, mas mantendo o nível de detalhamento proposto.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

IV - a projeção dos gastos com a **definição**, aquisição, construção, instalação e montagem do gasoduto de transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:

**Justificativa:** Existem investimentos (consultorias, viagens, análises de viabilidade, estudos técnicos etc.) necessários à definição dos bens e instalações.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A equipe técnica da SCM não enxerga óbice na explicitação de que custos com a definição de projetos se encontram incluídos nesta listagem de gastos. Adicionalmente, em função do comentário recebido foi incluída uma nova aliena ao Inciso IV contemplando os gastos incorridos e previstos com a elaboração de projetos de engenharia.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

IV – os investimentos já realizados, quando aplicável, e a projeção dos gastos com a definição, aquisição, construção, instalação e montagem do Gasoduto de Transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias:

(...)

h) (novo) projeto de engenharia (estudos de viabilidade, projeto básico, projeto executivo, etc.);

#### **II.62 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA A**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.63 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA B**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.64 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA C**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.65 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA D**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.66 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA E**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.67 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA F**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.68 - ARTIGO 7º, INCISO IV, ALÍNEA G**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.69 - ARTIGO 7º, INCISO V**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.70 - ARTIGO 7º, INCISO VI**

Redação Original:

VI - o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG e TBG.

**Proposta de Alteração:**

VI - o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos I, IV e V;

**Justificativa da TAG:** Nessa etapa, não necessariamente o Transportador já terá efetivamente captado recursos.

**Justificativa da TBG:** “*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.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O Inciso I trata da estruturação financeira do projeto, não cabendo atribuir a este item um grau de incerteza em relação à etapa de planejamento em que se encontra o projeto, tal como nos demais itens de orçamento do projeto.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “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.”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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. Além disso, a redação proposta permite uma análise caso a caso, devendo levar em consideração os limites propostos no § 4º, ao invés de estabelecer uma regra a ser aplicada em todas as situações indistintamente.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

**II.71 - ARTIGO 7º, INCISO VII**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.72 - ARTIGO 7º, INCISO VIII**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.73 - ARTIGO 7º, INCISO IX**

Redação Original:

IX - o critério de reajuste da tarifa de transporte, assim como a projeção do seu índice de reajuste; e

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

IX - o critério de reajuste da tarifa de transporte, ~~assim como a projeção do seu índice de reajuste;~~

**Justificativa:** As projeções de Índices de Preços são expectativas de mercado ou projeções estimadas por cada agente econômico, não sendo relevante apresentá-las.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Levando-se consideração que o índice de reajuste da Tarifa de Transporte deve atender ao objetivo de preservar as condições econômicas e financeiras do projeto, é

importante que seja apresentada uma projeção do mesmo para a análise das premissas adotadas pelo Transportador na elaboração do fluxo de caixa encaminhado pelo Transportador.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

**II.74 - ARTIGO 7º, INCISO X**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.75 - ARTIGO 7º, § 1º**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.76 - ARTIGO 7º, § 2º**

Redação Original:

§ 2º. A ANP poderá solicitar ao transportador informações adicionais e, neste caso, o prazo mencionado no § 1º do presente artigo passa a ser contado da data de entrega destas informações.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

§ 2º. A ANP poderá solicitar ao transportador informações adicionais **no prazo de 30 dias** e, neste caso, o prazo mencionado no § 1º do presente artigo passa a ser contado da data de entrega destas informações.

**Justificativa:** Estipulação de prazo ao processo, visando melhorar a eficiência do mesmo.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** 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, não devendo este período se restringir aos primeiros 30 (trinta) dias de análise, como proposto pelo agente.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

Redação idêntica à original.

**II.77 - ARTIGO 8º, CAPUT**

Redação Original:

**Art. 8º.** A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 8º.** A tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

**Justificativa:** “1) Os conceitos de tarifa e encargos são distintos. Entendemos da seguinte forma:

- 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) É importante dirimir eventuais dúvidas quanto à aplicação de cada tipo de tarifa. Por isso a sugestão de exemplos e exceções.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** 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.

Contudo, o Art. 8º e seus incisos foram revisados, de forma a torná-lo mais genérico, substituindo a menção às despesas gerais e administrativas e aos custos de operação e manutenção pelos termos despesas e custos, tendo em vista que estas categorias de gasto, em que pese serem consideradas as principais, não são as únicas que podem existir por ocasião da determinação da Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Firme.

Adicionalmente, foi incluído o Parágrafo Único ao Art. 8º de maneira a permitir a alocação dos custos e despesas fixos atribuíveis à capacidade de entrega, em especial os custos de operação e manutenção de estações de entrega, no encargo de capacidade de saída, em atendimento ao disposto no Art. 5º da proposta. Desta forma, pretende-se que cada Carregador possa arcar com os custos e despesas a que derem causa, em função de suas necessidades de movimentação de gás natural.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 8º.** A Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

(...)

**Parágrafo Único.** A parcela dos custos e despesas fixos relacionados à capacidade de entrega, de forma compatível com sua natureza, pode ser alocada no encargo de capacidade de saída.

**II.78 - ARTIGO 8º, INCISO I**

Redação Original:

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;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

I - Encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos fixos e de investimentos relacionados à capacidade de recebimento, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção;

**Justificativa:** Os investimentos elaborados nos pontos de recepção de gás natural da rede são também relevantes para o cálculo do encargo em questão.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A proposta de alteração torna mais explícita que dentre os custos fixos devem estar incluídos os investimentos na construção, montagem e instalação de Pontos de Recebimento.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

**Proposta de Alteração:**

I - Encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os custos de investimento e fixos relacionados à capacidade de recebimento, as despesas gerais e administrativas e os custos fixos de operação e manutenção;

**Justificativa:** “Sugerimos deixar explícito que, no cálculo das tarifas de entrada e saída, estão incluídos os investimentos em estações de Recebimento e de Entrega (incisos I e III).

*Alternativamente, caso a ANP considere que os investimentos nas Estações de Entrega e de Recebimento esteja contemplado no inciso II (e não nos incisos I e III), sugerimos deixar explícito no texto do inciso II contempla os custos de todos os ativos relacionados à capacidade de transporte.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pelo IBP acima.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

I - ~~Encargo-Tarifa~~ de capacidade de entrada: ~~destinado~~ ~~destinada~~ 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~~);

**Justificativa:** Os investimentos elaborados nos pontos de recepção de gás natural da rede são também relevantes para o cálculo do encargo em questão.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Além dos motivos para não acatar a mudança do termo "tarifa" para "encargo" presentes na justificativa para o comentário da TBG ao caput do Art. 8º, não se observou ganho na substituição do texto, e na inclusão da ressalva para os Pontos de Entrega, dado que o Inciso III é específico para tratar destas instalações.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

I - Encargo de capacidade de entrada: destinado a cobrir os investimentos relacionados à capacidade de recebimento, e os custos e as despesas fixos da prestação do Serviço de Transporte Firme;

## **II.79 - ARTIGO 8º, INCISO II**

Redação Original:

II - Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

**Proposta de Alteração:**

II - Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados ~~à capacidade de transporte a todos os ativos de transporte (gasodutos, estações de compressão, scrapers, etc.), exceto às estações de entrega e recebimento à capacidade de transporte;~~

**Justificativa:** Ver comentário da PETROBRAS na subseção II.78 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Não se observou ganho em incluir os exemplos de ativos dentro dos parênteses, assim como a ressalva às estações de entrega e de recebimento, uma vez que a redação dos Incisos I a III é explícita quanto ao seu objeto.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

II - ~~Encargo Tarifa~~ de capacidade de transporte: ~~destinadodestinada~~ a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte (como por exemplo: duto, estações de compressão, estações redutoras de pressão);

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.77 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Além dos motivos para não acatar a mudança do termo "tarifa" para "encargo" presentes na justificativa para o comentário da TBG ao *caput* do Art. 8º, não se observou ganho em incluir os exemplos de instalações entre parênteses, tornando a redação excessivamente carregada de elementos.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

II - Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os investimentos relacionados à Capacidade de Transporte;

**II.80 - ARTIGO 8º, INCISO III**

Redação Original:

III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos e de investimento relacionados à capacidade de entrega;

**Justificativa:** Os investimentos elaborados nos pontos de entrega de gás natural da rede são também relevantes para o cálculo do encargo em questão.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A proposta de alteração torna mais explícita que dentre os custos fixos devem estar incluídos o investimentos na construção, montagem e instalação de Pontos de Entrega.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**



III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos **de investimento e** fixos relacionados à capacidade de entrega;

**Justificativa:** Ver comentário da PETROBRAS na subseção II.78 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pelo IBP acima.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

III - **Encargo Tarifa** de capacidade de saída: **destinado destinada** a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega **(como por exemplo: estações de entrega)**;

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.77 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Além dos motivos para não acatar a mudança do termo "tarifa" para "encargo" presentes na justificativa para o comentário da TBG ao *caput* do Art. 8º, não se observou ganho em incluir os exemplos de instalações entre parênteses, tornando a redação excessivamente carregada de elementos.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

III - Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os investimentos relacionados à capacidade de entrega;

### **II.81 - ARTIGO 8º, INCISO IV**

Redação Original:

IV - Encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

IV - **Encargo Tarifa** de movimentação: **destinado destinada** 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, consuma energia elétrica.**

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.77 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Além dos motivos para não acatar a mudança do termo "tarifa" para "encargo" presentes na justificativa para o comentário da TBG ao *caput* do Art. 8º, não se observou ganho na menção aos custos específicos com energia elétrica na redação do inciso.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

IV - Encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos e as despesas variáveis com a movimentação de gás.

**II.82 - ARTIGO 9º**

Redação Original:

**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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**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, **dos custos e despesas adicionais oriundos do Serviço de Transporte Interruptível**, e das demais condições da prestação do serviço de transporte interruptível.

**Justificativa:** “Os Serviços de Transporte Interruptível e seus contratos acarretam aumento das Despesas Gerais e Administrativas, devido a aspectos logísticos, comerciais, jurídicos etc.

*Tendo em vista o estágio atual de desenvolvimento do mercado de gás natural brasileiro, cujo principal mecanismo evolutivo de expansão da rede dutoviária ocorre através de contratação de Serviço de Transporte Firme, não se deve incentivar economicamente o Serviço de Transporte Interruptível via tarifas mais competitivas para essa modalidade de serviço. Ademais, é importante ressaltar o objetivo de desestimular agentes econômicos oportunistas.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Em atendimento ao disposto no Inciso I do Art. 5º da proposta, foi incluída na redação do presente artigo a menção aos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do Serviço de Transporte Interruptível. Ademais, com o objetivo de não estimular

comportamentos oportunistas, foi realizada a menção ao "fator de carga dos Serviços de Transporte Firme prestados", uma vez que o Serviço de Transporte Interruptível só pode ser ofertado em Capacidade Ociosa (ver a resposta ao comentário do IBP a seguir). 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 em que se pretende promover a plena utilização do sistema de transporte de gás natural, onde é possível se estabelecer Tarifas de Transporte Interruptíveis a um valor unitário superior à Tarifa de Transporte Firme, em função da baixa probabilidade de interrupção e do período menor de contratação, o que implica uma flexibilidade que precisa se refletir no valor do serviço a ser prestado.

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

#### **Proposta de Alteração:**

**Art. 9º.** A ~~tarifa~~ O ~~encargo~~ de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível referente ao volume efetivamente utilizado será estruturadao com base em uma ~~única~~ ~~encargo-tarifária~~ tarifa, a qual tomará como referência a tarifa 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, do fator de carga da utilização do Serviço Interruptível 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.~~

**Justificativa:** “1) *Os conceitos de tarifa e encargos são distintos. Entendemos da seguinte forma:*

- *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 Firmes 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 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.*

*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.”*

#### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A redação do Art. 9º foi revisada 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 foi 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. Já com relação à introdução de um fator de carga de utilização do Serviço de Transporte Interruptível, não ficou clara a sua metodologia de apuração, tendo em vista que o Serviço de Transporte Interruptível se caracteriza pela possibilidade de ser interrompido em razão das programações do Serviço de Transporte Firme. No caso, uma vez que o fator de carga pode ser definido como sendo a capacidade média utilizada pelo Carregador em relação à sua capacidade contratada de transporte, um conceito mais aplicável ao caso do Serviço de Transporte Firme, não é trivial a apuração desta medida em períodos em que ocorrem interrupções do serviço contratado, ocorrências estas alheias à vontade do agente. Desta forma, corre-se o risco de onerar em duplicidade o Carregador contratante do Serviço de Transporte Interruptível, seja pela via interrupção da prestação do serviço, seja para aplicação de um fator de carga mais desfavorável no período em que ocorreu esta interrupção.

#### Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** *“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 fato 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)”.*

#### Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** A determinação de um modelo tarifário adequado para o Serviço de Transporte Interruptível requer o julgamento cuidadoso acerca do peso que se deve dar à contribuição da Tarifa de Transporte Interruptível para cobrir os custos fixos do sistema de transporte (considerando a metodologia de tarifas baseadas em custo da prestação do serviço) *vis-a-vis* à qualidade do serviço que um Carregador do Serviço de Transporte Interruptível pode esperar receber e os benefícios em longo prazo a serem usufruídos pelos Carregadores firmes com base nas receitas a serem originadas pelo Serviço de Transporte Interruptível.

Pode-se argumentar que o intervalo para a Tarifa de Transporte Interruptível pode estar compreendido entre uma tarifa interruptível definida de forma a que, no mínimo, sejam recuperados os custos incrementais da prestação do Serviço de Transporte Interruptível, e no máximo, o quanto o demandante do serviço estaria disposto a pagar. Porém, pode também ser defendido que, sob a ótica da metodologia de tarifas baseadas em custo de serviço, o valor máximo de uma Tarifa de Transporte Interruptível deva ser calculado com

base na tarifa do Serviço de Transporte Firme utilizando o fator de carga real observado no gasoduto.

Com relação à probabilidade de interrupção, por ocasião da proposição da Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Interruptível de que trata o Art. 14, 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 exigência 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.

Por oportuno, em função da revisão dos procedimentos de homologação das Tarifas de Transporte, o procedimento homologatório previsto no Art. 14 original foi incorporado ao presente artigo, de maneira que foram criados 3 (três) novos parágrafos contendo o detalhamento das informações a ser encaminhadas pelos Transportadores à ANP, assim como a previsão de repasse de parte do resultado da venda do Serviço de Transporte Interruptível, na forma de desconto a ser aplicado à Tarifa de Transporte firme<sup>4</sup>, aos Carregadores cuja Capacidade Contratada de Transporte esteja sendo utilizada. Desta forma, pretendeu-se disciplinar o Serviço de Transporte Interruptível em um único artigo, evitando a dispersão de regras ao longo da norma.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 9º.** A Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, tomando como referência o Serviço de Transporte Firme, devendo seu valor ser estabelecido em função da sua probabilidade de interrupção, do fator de carga do(s) Serviço(s) de Transporte Firme prestado(s), dos custos e despesas adicionais do Transportador, quando aplicável, e das demais condições da prestação do Serviço de Transporte Interruptível.

**§ 1º.** (novo) O Transportador repassará aos Carregadores detentores de Contratos de Serviço de Transporte em modalidade firme, na forma de desconto na Tarifa de Transporte aplicável a este serviço, 90% (noventa por cento) do resultado da contratação de Serviços de Transporte Interruptíveis, decorrentes da utilização de Capacidade Ociosa, descontados os tributos a serem recolhidos, de forma proporcional ao valor de cada Contrato de Serviço de Transporte em modalidade firme no correspondente percurso utilizado.

**§ 2º.** (novo) A parcela de 10% (dez por cento) da Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte Interruptível destinada ao Transportador não será considerada para o cálculo da Receita Máxima Permitida.

---

<sup>4</sup> A aplicação de desconto na Tarifa de Transporte firme aos Carregadores que estejam suportando o custo da capacidade de movimentação de gás natural (ou seja, os que detêm Contratos de Serviço de Transporte Firme) se configura um mecanismo que permite a observação do § 3º do Art. 58 da Lei nº 9.478/97. A decisão pela aplicação de descontos na tarifa, ao invés do repasse de receitas entre Transportador e Carregadores, é explicada pela busca de mecanismos que sejam mais apropriados do ponto de vista tributário e contábil. Ainda no § 1º, em função da recomendação contida no Parecer nº 110/2014/PF-ANO/PGF/AGU, de 14 de fevereiro de 2014, que apreciou a primeira minuta da Resolução após a Consulta e Audiência Públicas nº 23/2013, foi substituído o modo de rateio das receitas entre os Carregadores firmes com base na ociosidade pelo rateio com base no valor dos Contratos de Serviço de Transporte firme, de forma que os descontos sejam repartidos com todos os Carregadores que suportaram o custo da capacidade. A manutenção de elevado nível de ociosidade em Contratos de Serviço de Transporte Firme não deve ser incentivada, uma vez que acarreta maior ineficiência com relação ao sistema de transporte.

**§ 3º.** (novo) O Transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da Data de Início do Serviço de Transporte, a proposta de Tarifa de Transporte de que trata o *caput* do presente artigo acompanhada da memória de cálculo, os gastos projetados e a comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do Serviço de Transporte Interruptível ofertado.

### **II.83 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 9º**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Inclusão:**

§ 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.

§ 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.

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.82 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pelo TBG referente ao Art. 9º na subseção II.82.

### **II.84 - ARTIGO 10, CAPUT**

Redação Original:

**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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**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.

**Justificativa:** “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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Foi incluída na redação a menção às despesas, já que na redação original este termo foi inadvertidamente omitido.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ANFACER.

**Comentário:** “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.”*

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** O Serviço de Transporte Extraordinário 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, este 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.

A lógica por traz da proposta é que, por tratar-se de uma oferta de capacidade em Capacidade Disponível existente, aproveitando a infraestrutura já instalada e, portanto, sem necessidade de investimentos de capital relevantes, os Carregadores que estejam fazendo

uso dos Serviços de Transporte Firme na ocasião 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.

Por oportuno, em função da revisão dos procedimentos de homologação das Tarifas de Transporte, o procedimento homologatório previsto no Art. 14 original foi incorporado ao presente artigo, de maneira que foi criado incluído um novo parágrafo contendo o detalhamento das informações a ser encaminhadas pelos Transportadores à ANP. Desta forma, pretendeu-se disciplinar o Serviço de Transporte Extraordinário em um único artigo, evitando a dispersão de regras ao longo da norma.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**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, despesas e investimentos relacionados à Capacidade Contratada de Transporte e à Capacidade Disponível existentes, somados aos gastos relacionados à demanda adicional por Capacidade Contratada de Transporte, assim como nas condições da prestação do Serviço de Transporte Extraordinário.

(...)

**§ 2º.** (novo) O Transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da Data de Início do Serviço de Transporte, a sua proposta de Tarifa de Transporte de que trata o *caput* do presente artigo acompanhada da memória de cálculo, os gastos projetados e a comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do Serviço de Transporte Extraordinário ofertado.

#### **II.85 - ARTIGO 10, PARÁGRAFO ÚNICO**

##### Redação Original:

**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) serviço(s) de transporte, assim como para a cobertura dos custos adicionais do transportador.

##### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

##### **Proposta de Alteração:**

**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) serviço(s) de transporte, assim como para a cobertura dos custos adicionais do transportador.~~

i) a redução das tarifas de transporte do serviço de transporte firme, quando couber,  
ii) e da a respectiva remuneração do transportador dos pelos ativos efetivamente empregados na prestação do(s) serviço(s) de transporte;, assim como para  
iii) a cobertura dos custos de O&M e despesas gerais e administrativas efetivamente empregados na prestação do(s) serviço(s) de transporte extraordinário.adicionais do



transportador.

**Justificativa:** “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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Foi incluída na redação a menção às despesas, já que na redação original este termo foi inadvertidamente omitido. Já com relação ao desdobramento proposto, não foi percebida a melhora na compreensão da norma com a sua adoção, além do fato de o mesmo não corresponder ao padrão de redação das Resoluções emitidas pela Agência.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**§ 1º.** 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) Serviço(s) de Transporte, assim como para a cobertura dos custos e despesas adicionais do Transportador.

### **II.86 - ARTIGO 11<sup>5</sup>**

Sem sugestões/comentários recebidos.

### **II.87 - ARTIGO 12, CAPUT**

Redação Original:

**Art. 12.** As tarifas de transporte poderão ser reajustadas a cada 12 (doze) meses contados a partir da data do seu estabelecimento.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 12.** As tarifas de transporte ~~deverão~~ ser reajustadas a cada 12 (doze) meses contados a partir da data do seu estabelecimento.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

<sup>5</sup> Foi incluído o parágrafo único ao Art. 11 com a seguinte redação: “Parágrafo Único. O Transportador deve encaminhar para aprovação da ANP, no prazo de 60 (sessenta) dias antes da Data de Início do Serviço de Transporte, a proposta de Tarifa de Transporte de que trata o caput do presente artigo acompanhada da memória de cálculo, os gastos projetados e a comprovação dos gastos efetivamente realizados para a prestação do respectivo Serviço de Transporte ofertado.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** 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.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “*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.*”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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 sejam consideradas.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 12.** As Tarifas de Transporte poderão ser reajustadas a cada 12 (doze) meses contados a partir da data do seu estabelecimento.

**II.88 - ARTIGO 12, PARÁGRAFO ÚNICO**

Redação Original:

**Parágrafo Único.** O critério de reajuste da tarifa de transporte deve conter em sua composição índice de preço geral, ou a combinação de índices de preço gerais, de forma a refletir a taxa de inflação da economia, servindo como instrumento de correção monetária a ser empregado no reajuste anual da tarifa de transporte.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

Parágrafo Único. O critério de reajuste da tarifa de transporte deve conter em sua composição índice de preço geral, ou a combinação de índices de preço gerais, de forma a refletir **com maior acurácia o índice de reajuste do setor a taxa de inflação da economia**, servindo como instrumento de correção monetária a ser empregado no reajuste anual da tarifa de transporte.

**Justificativa:** A taxa de inflação não se caracteriza como um índice, sendo apenas um valor percentual. Ademais, a inflação oficial da economia brasileira é medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e não pelo IGP-M ou outro Índice Geral de Preços. A população-objetivo do IPCA abrange as unidades familiares e sua cesta é pautada em

produtos e serviços que atendem às famílias, não se caracterizando como um índice adequado para o setor.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** De acordo com o Art. 2º da Lei nº 10.192, de 14 de fevereiro de 2001, 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 foi revisada de forma a contemplar a possibilidade da adoção de índices setoriais no rol de índices que podem ser utilizados como critério de reajustes.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Parágrafo Único.** O critério de reajuste da Tarifa de Transporte de que trata o *caput* deve conter em sua composição índice de preço geral, setorial ou que reflita a variação dos custos da prestação do Serviço de Transporte aplicável, ou uma combinação destes índices.

**II.89 - ARTIGO 13, CAPUT**

Redação Original:

**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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

**Proposta de Alteração:**

**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 **sob o regime de autorização**, 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.

**Justificativa:** “Deixar claro que o capítulo se refere aos casos sob o regime de autorização.

No caso de concessão, caberá à ANP estabelecer as tarifas a serem pagas pelos carregadores conforme definido no art. 13, §2º da Lei do Gás, não carecendo que, após todo o procedimento de chamada pública e licitação para concessão da atividade de transporte de gás natural (onde já há fixação da tarifa a ser paga pelos transportadores), ainda fosse necessária a homologação de tal tarifa pela ANP.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A redação do Art. 13 foi revisada para tornar explícito que o mesmo se aplica aos casos de Gasoduto sob o regime de autorização, assim como incluir a revisão da projeção dos investimentos, uma vez que estes podem ocorrer após o momento da homologação da Tarifa de Transporte (por exemplo, investimentos durante a fase operacional para se alcançar a Capacidade de Transporte planejada - "ramp up").

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 13.** Sob o regime de autorização, 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.

**Justificativa:** "Entendemos que os Procedimentos de Homologação são destinados somente ao regime de autorização."

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pela PETROBRAS acima.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**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 investimentos, custos e despesas projetados.

**Justificativa:** Nessa etapa do empreendimento, ainda há investimentos a realizar que precisam ser projetados.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pela PETROBRAS acima.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 13.** O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de pelo menos ~~60~~ 120 (sessentacento e vinte) dias antes da data de início do serviço de transporte, as revisão das tarifas de transporte aplicáveis à prestação do serviço de transporte firme,

de maneira a contemplar os custos de construção, montagem e instalação efetivamente incorridos e a incorrer, assim como revisão dos custos de O&M e despesas gerais e administrativas projetados. 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.

**Justificativa:** “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’.”

#### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A Tarifa de Transporte, à época da homologação, já terá passado pelo processo de aprovação da ANP. A homologação trata da verificação de se os custos já aprovados pela ANP foram efetivamente incorridos, assim como da revisão das projeções dos custos, das despesas e dos investimentos feitos à época da aprovação da tarifa pela ANP. Desse modo, mesmo que a ANP não se manifeste sobre a homologação até a data da prestação do Serviço de Transporte, tal serviço poderá ter seu início e a homologação ser concluída posteriormente. Havendo a homologação da Tarifa de Transporte Firme, não será necessário prever o mesmo tipo de homologação para os Serviços de Transporte Interruptíveis e Extraordinários, que se baseiam na Tarifa de Transporte Firme. Deste modo, o Art. foi alterado para refletir este procedimento.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**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 em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, de maneira a contemplar os custos, as despesas e os gastos com a aquisição, construção, montagem e instalação do Gasoduto de Transporte efetivamente realizados, assim como revisão dos investimentos, custos e despesas projetados.

#### **II.90 - ARTIGO 13, § 1º**

##### Redação Original:

**§ 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.

##### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

##### **Proposta de Alteração:**

**§ 1º.** O transportador deve remeter à ANP a comprovação dos custos e dos investimentos efetivamente realizados, assim como a revisão dos investimentos, custos e despesas

projetados, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.

**Justificativa:** Ver comentário da TAG na subseção II.89 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pelo TAG referente ao *caput* do Art. 13 na subseção II.89.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

§ 1º. O transportador deve remeter à ANP a comprovação dos custos e dos investimentos efetivamente realizados e a realizar, assim como a revisão dos custos de O&M e despesas gerais e administrativas projetados, em anexo ao encaminhamento da nova tarifa de transporte a ser aplicada.

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.89 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Como mencionado acima, a redação do § 1º do Art. 13 foi revisada de modo a incluir a revisão dos investimentos, uma vez que estes podem ocorrer após o momento da homologação da Tarifa de Transporte (por exemplo, investimentos durante a fase operacional para se alcançar a Capacidade de Transporte planejada - "*ramp up*"). Contudo, consideramos que o uso do termo "nova" pode causar confusão, uma vez que se trata da homologação de uma Tarifa de Transporte anteriormente aprovada, mas cujo valor pode ser alterado em função do maior grau de certeza das projeções dos investimentos, custos e despesas por ocasião da sua aplicação, assim como para refletir os investimento efetivamente incorridos.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 1º. O Transportador deve remeter à ANP a comprovação dos gastos efetivamente realizados, assim como a revisão dos investimentos, custos e despesas projetados, em anexo ao encaminhamento da Tarifa de Transporte a ser aplicada.

### **II.91 - ARTIGO 13, § 2º**

Redação Original:

§ 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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**§ 2º.** As comprovações dos gastos efetivamente realizados durante a fase de construção do gasoduto de transporte, assim como a revisão da projeção dos investimentos, 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, **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.**

**Justificativa:** “Sugerimos que haja a possibilidade de revisão das tarifas nos casos citados, garantindo ao Transportador auferir o retorno do projeto conforme originalmente pactuado, no caso de desvios gerados por situações extraordinárias ou imprevisíveis.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A redação do § 2º do Art. 13 foi revisada de modo a incluir a revisão da projeção dos investimentos, uma vez que estes podem ocorrer após o momento da homologação da Tarifa de Transporte (por exemplo, investimentos durante a fase operacional para se alcançar a Capacidade de Transporte planejada - "ramp up"). 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, e definidos na fase de elaboração do projeto, já devem considerar tais situações e valores contingentes, de maneira que os Carregadores tenham pleno conhecimento dos valores mínimos e máximos a que as Tarifas de Transporte podem alcançar no ato de celebração dos Contratos de Serviço de Transporte.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**§ 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, **ressalvando-se situações imprevisíveis ou extraordinárias causadas por fatores ou agentes externos, caso fortuito ou força maior, que afetem o retorno esperado do negócio.**

**Justificativa:** “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).”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pela TAG relativo ao § 2º do Art. 13 acima.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**§ 2º.** A comprovação dos gastos efetivamente realizados durante a fase de construção do Gasoduto de Transporte, assim como a revisão da projeção dos custos, despesas e investimentos na fase operacional, os quais 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.

### **II.92 - ARTIGO 13, § 3º**

Redação Original:

**§ 3º.** A ANP poderá, a seu critério, exigir os registros contábeis relativos ao projeto ou a apresentação de relatório de auditoria independente específico 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 e 6º desta Resolução.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**§ 36º.** A ANP poderá, a seu critério, exigir os registros contábeis relativos ao projeto ou a apresentação de relatório de auditoria independente específico 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 e 6º desta Resolução.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Não foi acatada a sugestão de inclusão dos novos parágrafos ao Art. 13 feita pelo agente (ver subseção II.93 a seguir). Entretanto, com o objetivo de tornar o disposto no § 3º aplicável a todas as situações de aprovação e homologação de Tarifas de Transporte por parte da ANP, o mesmo foi transformado no novo Art. 22 da proposta de Resolução, não se restringindo mais aos casos de homologação de Tarifas de Transporte aplicáveis ao Serviço de Transporte Firme.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art 22.** (novo) A ANP poderá, a seu critério, exigir do Transportador os registros contábeis relativos ao projeto ou a apresentação de relatório de auditoria independente específico do Gasoduto de Transporte cuja Tarifa de Transporte se encontra em processo de aprovação ou homologação, para a verificação do atendimento ao disposto nos arts. 4º, 5º e 6º desta Resolução.



### **II.93 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 13**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Inclusão:**

§ 3º. 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.

§ 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.

**Justificativa:** Ver comentário da TAG na subseção II.91 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Ver justificativa referente ao comentário realizado pela TAG relativo ao § 2º do Art. 13 acima.

### **II.94 - ARTIGO 14, CAPUT**

Redação Original:

**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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS.

**Proposta de Alteração:**

**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, **interruptível e extraordinário.**

**Justificativa:** “Sugestão para deixar mais claro o texto. Segundo o art. 2º da minuta de resolução, são definidos os serviços de transporte firme, interruptível e extraordinário, portanto, não sendo um serviço de transporte firme, ele só poderá ser interruptível ou extraordinário.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Podem existir outros tipos de Serviço de Transporte além do Interruptível e do Extraordinário. Ademais, da forma como proposta a alteração, os mesmos estariam sendo excluídos do escopo do artigo.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 14.** O transportador deve encaminhar para homologação da ANP, no prazo de ~~60~~ 120 (sessentacento e vinte) dias antes da data de início do serviço de transporte, **as a revisão das** tarifas de transporte aplicáveis à prestação dos serviços diversos do transporte firme.

**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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Uma vez que a homologação das tarifas aplicáveis ao Serviço de Transporte Firme será realizada segundo as disposições do Art. 13, e considerando que as Tarifas de Transporte Não-Firmes se baseiam nas Tarifas de Transporte Firme, o Art. 14 foi revisado para não haver duplicidade no processo de análise da homologação e ser compatível com o Art. 13.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

O Art. 14 original foi excluído e seu conteúdo foi incorporado aos Arts. 9, 10 e 11.

## **II.95 - ARTIGO 14, § 1º**

Redação Original:

**§ 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 caput do presente artigo, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**§ 1º.** O transportador deve remeter à ANP a memória de cálculo e a comprovação dos custos e dos investimentos, quando aplicável, efetivamente realizados **e a realizar** na prestação dos serviços de transporte de que trata o caput do presente artigo, em anexo ao encaminhamento da tarifa de transporte a ser aplicada.

**Justificativa:** Ver comentário da TAG na subseção II.94 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** A sugestão de inclusão aprimora o entendimento da norma, pois contempla as projeções de custos e de investimentos que podem ser de fato necessárias para a realização do cálculo tarifário proposto.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

O § 1º do Art. 14 original foi excluído e seu conteúdo foi incorporado aos Arts. 9º, 10 e 11.

**II.96 - ARTIGO 14, § 2º**

Redação Original:

§ 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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

§ 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.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Não foi acatada a sugestão de inclusão de novo parágrafo ao Art. 14 feita pelo agente (ver subseção II.97 a seguir).

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

O § 2º do Art. 14 original foi excluído, e seu conteúdo incorporado ao novo Art. 22.

**II.97 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 14**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Inclusão:**

**§ 2º. (novo)** 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.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Uma vez que a homologação das tarifas aplicáveis ao Serviço de Transporte Firme será realizada segundo as disposições do Art. 13, e considerando que as Tarifas de Transporte Não-Firmes se baseiam nas Tarifas de Transporte Firme, o Art. 14 foi revisado para não haver duplicidade no processo de análise da homologação e ser compatível com o Art. 13.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Inclusão:**

**§ 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.

**§ 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.

**Justificativa:** Ver comentário da TBG na subseção II.94 acima.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O Art. 14 original trata fundamentalmente de Serviços de Transporte cujas Tarifas de Transporte derivam do Serviço de Transporte Firme, não cabendo à menção ao início da operação do empreendimento. Além disso, não é objeto do presente artigo a revisão do valor destas Tarifas de Transporte.

### **II.98 - ARTIGO 15**

Sem sugestões/comentários recebidos.

### **II.99 - ARTIGO 16, CAPUT**

Sem sugestões/comentários recebidos.

### **II.100 - ARTIGO 16, § 1º**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.101 - ARTIGO 16, § 2º**

Redação Original:

**§ 2º.** Por ocasião da chama pública que anteceder a licitação para ampliação da capacidade de transporte sob o regime de concessão, devem ser ouvidos os carregadores com contratos firmes sobre a adoção da tarifa compartilhada.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

Exclusão do § 2º.

**Justificativa:** A proposta de exclusão do §2º se deve ao fato do objeto da presente Resolução estabelecer o procedimento para a aprovação das propostas de tarifa de transporte de gás natural para os gasodutos de transporte objeto de autorização e não concessão, conforme artigo 1º, II da Resolução.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado.

**Justificativa:** A aplicação de Tarifas Compartilhadas e Tarifas Incrementais ao caso de Gasodutos de Transporte sob o regime de concessão será objeto de resolução específica (Resolução sobre Cálculo de Tarifa de Transporte Máxima e Receita Máxima Anual).

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

O § 2º do Art. 16 original foi excluído.

**II.102 - ARTIGO 16, § 3º**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.103 - ARTIGO 16, § 4º<sup>6</sup>**

Sem sugestões/comentários recebidos.

**II.104 - ARTIGO 16, § 5º**

Redação Original:

**§ 5º.** Caso nenhum carregador inicial ou existente opte pela tarifa compartilhada, será adotada a tarifa incremental para os novos carregadores.

Sugestões/Comentários Recebidos:

<sup>6</sup> O § 4º do Art. 16 original foi excluído.

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

§ 5º. Caso nenhum carregador inicial ou existente opte pela tarifa compartilhada, será adotada a tarifa incremental para os novos carregadores **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.**

**Justificativa:** “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.

*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.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** As definições de Tarifa Compartilhada e de Tarifa Incremental já tratam dos custos e despesas nas hipóteses previstas no artigo, o que torna desnecessário o detalhamento proposto pelo agente. Além disso, não cabe tratar de compartilhamento de quaisquer custos e despesas nas hipóteses em que nenhum carregador optou pela aplicação desta tarifa, devendo ser cobrado dos novos carregadores apenas os custos adicionais e incrementais advindos da ampliação.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

§ 3º. (renumerado) Caso nenhum Carregador Inicial ou existente opte pela Tarifa Compartilhada, será adotada a Tarifa Incremental para os novos Carregadores.

**II.105 - ARTIGO 17, CAPUT**

Redação Original:

**Art. 17.** O transportador repassará aos carregadores detentores de contratos de serviço de transporte firme 90% (noventa por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da utilização de capacidade ociosa, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicáveis a cada carregador, de forma proporcional à ociosidade de cada contrato no correspondente percurso utilizado.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** 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 à 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.”*

#### Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** 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 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 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 acerca de se o valor de 10% representa incentivo suficiente para a oferta do Serviço de Transporte em questão, o que pode ser um indicativo que a sinalização é positiva diante do estágio atual de evolução do mercado.

#### Comentários Recebidos:

**Agente(s):** 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.”*

#### Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** Ver esclarecimento prestado ao comentário feito pela ABRACE acima.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

O Art. 17 original foi excluído e seu conteúdo foi incorporado ao Art. 9º.

## **II.106 - ARTIGO 17, PARÁGRAFO ÚNICO<sup>7</sup>**

Sem sugestões/comentários recebidos.

## **II.107 - ARTIGO 18**

Redação Original:

**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.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Alteração:**

**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.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajustes de redação.

**Justificativa:** A redação do Art. 18 foi revisada para tornar claro que se trata da autorização para a inclusão de bens e instalações na Base Regulatória de Ativos, tornando seu texto compatível com o Art. 6º da proposta de Resolução.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 16.** (renumerado) 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.

## **II.108 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 18**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

**Proposta de Inclusão:**

**§ 1º.** Os bens e instalações previstos no caput incluem, dentre outros, aqueles necessários para manter a atualização tecnológica do Transportador.

<sup>7</sup> O parágrafo único do Art. 17 original foi excluído e seu conteúdo foi incorporado ao Art. 9º.



**Justificativa:** “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.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** De acordo com o Inciso I do Art. 5º da proposta, apenas os custos, despesas e investimentos incorridos em bases econômicas que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo serviço de transporte devem ser considerados para cálculo tarifário. Desta forma, qualquer investimento em ativos de transporte deve ser devidamente motivado e analisado caso a caso, com o objetivo de se evitar a ocorrência de sobreinvestimentos (feito Averch-Johnson), característico em setores regulados cujas tarifas são calculadas pelo método de custo de serviço, como é o caso em questão.

## **II.109 - ARTIGO 19**

Redação Original:

**Art. 19.** A desativação, temporária ou permanente, de instalações de transporte pelo transportador implicará a revisão da tarifa de transporte, de maneira a contemplar a alteração dos bens e instalações na base regulatória de ativos.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

**Proposta de Alteração:**

**Art. 19.** A desativação, temporária ou permanente, de instalações de transporte pelo transportador implicará na revisão da tarifa de entrada de transporte, de maneira a contemplar a alteração dos custo de operação e manutenção relativo aos bens e instalações desativados. ~~bens e instalações na base regulatória de ativos.~~

**Justificativa:** “Os investimentos caracterizados como custos afundados (‘sunk costs’), muito comuns em indústria de rede, são recursos empregados na construção de ativos que, uma vez realizados, não podem ser revertidos em qualquer grau significativo. Ou seja, o custo de oportunidade desses recursos, uma vez empregados, é próximo de zero. O custo afundado é aquela aplicação de recurso realizada no passado da qual se esperava a geração de benefícios futuros, dessa forma, mesmo com a desativação temporária ou permanente de instalações de transporte, não se deve alterar a base de ativos para fins de cálculo tarifário, visando à manutenção do retorno pactuado entre as partes e aprovado pela ANP. Caso contrário, poderia não haver incentivo por parte do Transportador em desativar ativos que estão sendo remunerados, o que acarretaria em ineficiência no custo de operação e manutenção e, por consequência, afetaria a busca por modicidade tarifária.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A receita máxima permitida é relacionada aos serviços prestados por meio dos bens destinados à exploração da atividade de transporte. Caso um bem deixe de realizar a atividade de transporte, por motivo de desativação, este deve deixar de constar do conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural. Desta

forma, nenhuma receita relacionada a tal bem deve ser auferida pelo transportador. As receitas devem refletir serviços que estão sendo efetivamente prestados pelo transportador.

No caso da desativação permanente, os bens não devem ser revertidos à União, uma vez que não se prestarão à realização da atividade de transporte de gás natural.

Os incentivos corretos à prestação eficiente da atividade de transporte são aqueles que direcionam o transportador a oferecer serviços que atendam à demanda dos carregadores em troca de uma remuneração justa, e não a buscar um retorno de capital sem a devida contraprestação do serviço de transporte pelas instalações que compõem o investimento feito.

#### Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 17.** (renumerado) A desativação, temporária ou permanente, de Instalações de Transporte pelo Transportador implicará a revisão da Tarifa de Transporte de Gasodutos de Transporte sob o regime de autorização, de maneira a contemplar a alteração dos bens e instalações na Base Regulatória de Ativos.

### **II.110 - ARTIGO 20**

#### Redação Original:

**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.

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TAG.

#### **Proposta de Alteração:**

**Art. 20.** A criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto **no fluxo de caixa livre do projeto nas receitas de 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.

**Justificativa:** A redação visa a manter a Taxa Interna de Retorno do projeto pactuada entre as partes e aprovada pela ANP.

#### Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** O presente artigo refere-se ao conceito de receita do Inciso II do Art. 4º da proposta de Resolução, e trata do repasse para as Tarifas de Transporte, para mais ou para menos, decorrente de mudanças nas obrigações tributárias do Transportador, sem acarretar, portanto, alteração na Taxa Interna de Retorno original do projeto.

#### Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** TBG.

#### **Proposta de Alteração:**

**Art. 20.** A criação, alteração, ~~suspensão~~ ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do concessionário **ou autorizado**, exceto tributos sobre a renda, implicará revisão da tarifa de transporte de gasodutos de transporte sob o regime de autorização **ou concessão**, para mais ou para menos, conforme o caso.

**Justificativa:** 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 ao transportador no regime de autorização como de concessão.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** Na verdade, o texto devia fazer referência apenas aos gasodutos sob o regime de autorização.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 18.** (renumerado) A criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do autorizatário, 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.

## **II.111 - ARTIGO 21**

Redação Original:

**Art. 21.** As revisões das tarifas de transporte, para mais ou para menos, de que tratam os arts.18, 19 e 20 da presente Resolução devem ser obrigatoriamente homologadas pela ANP.

Comentários Recebidos:

**Agente(s):** IBP.

**Comentário:** “Especificar o momento em que deverá ocorrer a revisão da tarifa que trata o artigo.”

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** Os Arts. 18, 19 e 20 originais (Arts. 16, 17 e 18 atuais) já tratam das situações que desencadeiam revisões tarifárias, não sendo possível precisar o momento exato em que as mesmas ocorrem.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 20.** (renumerado) As revisões das Tarifas de Transporte, para mais ou para menos, de que tratam os arts.16, 17, 18 e 19 da presente Resolução devem ser obrigatoriamente homologadas pela ANP.

## **II.112 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFO NO ARTIGO 21 ORIGINAL**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ABRACE.

**Proposta de Inclusão:**

**Parágrafo Único.** Os processos a que se refere o caput deste artigo serão precedidas de consulta pública.

**Justificativa:** “O processo de consulta pública, já amplamente adotado por esta Agência, aperfeiçoa os processos e reduz o risco de erros, da mesma forma que auxilia a promoção da transparência.

*Tratando-se uma revisão tarifária e da sua inerente complexidade, é importante que os agentes interessados possam analisar as propostas do autorizatário e do agente regulador, a fim de contribuir com o processo.*

*Portanto, a ABRACE propõe que revisões de tarifas de transporte sejam precedidas de consulta ao público. Como referência, citamos o que já ocorre com o segmento de transmissão de energia elétrica, onde a Aneel promove a revisão tarifária em duas etapas, incluindo uma dedicada à definição da metodologia de cálculo das tarifas a ser adotada.”*

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado, com ajuste de redação.

**Justificativa:** O processo de homologação das tarifas de transporte pela ANP deve ser promovido obedecendo aos princípios da publicidade e transparência, porém sem necessariamente estarem atrelados obrigatoriamente à promoção de consulta e audiência públicas.

Algumas situações, tais como as previstas nos Arts. renumerados para 16 e 17 referem-se, respectivamente, à inclusão de bens e instalações no sistema de transporte e desativação, temporária ou permanente de instalações. Ambas as situações devem ser de pleno conhecimento dos Carregadores afetados, quando não solicitadas pelos mesmos, e ocorrem no âmbito das tratativas comuns e precípua do exercício da atividade de transporte de gás natural.

Ademais, a alteração das Tarifas de Transporte, fruto das situações previstas nos Arts. 16, 17, 18 e 19 (artigos já renumerados), deve ser efetuada por meio de aditamento ao Contrato de Serviço de Transporte, sendo a concordância do Carregador, portanto, elemento essencial para sua efetivação.

As revisões tarifárias previstas nos Arts. renumerados para 18 e 19, referem-se: (i) às situações bem definidas de criação, alteração ou extinção de tributos; e (ii) atualização e a adequação da metodologia e dos parâmetros utilizados para o cálculo da remuneração do investimento às condições de mercado e macroeconômicas do país. Nesses casos, pode-se prever maior necessidade da promoção de consulta e audiência públicas, conforme a complexidade e abrangência da revisão.

Assim, não há a necessidade de atrelar este processo à obrigatoriedade da realização de consulta e audiência públicas, embora a possibilidade de realização das mesmas não seja afastada, devendo ser garantida a obediência aos princípios de publicidade e transparência.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Parágrafo Único.** A ANP conduzirá os processos a que se refere o *caput* deste artigo obedecendo aos princípios da publicidade e transparência.

## **II.113 - ARTIGO 22**

Redação Original:

**Art. 22.** As reduções nas tarifas de transporte previstas nesta Resolução estarão condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás natural, caso este seja comercializado.

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** PETROBRAS e TAG.

**Proposta de Alteração:**

Exclusão do Art. 22.

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

**Justificativa da TAG:** O artigo não é aplicável, visto que cria condicionante relacionada aos contratos de suprimento de gás, cujo escopo é diferente desta Resolução.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** 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. Esta medida objetiva contribuir para a transparência no segmento de comercialização e garantir que todos os compradores de gás natural tenham a seu alcance as informações sobre os preços dos distintos elementos associados com o rol de serviços necessários à compra e posterior entrega do gás natural, principalmente com relação ao repasse de economias advindas do custo do transporte.

Entretanto, a SCM/ANP entende que as alterações negativas deveriam ser limitadas às situações: (i) economias de custo advindas do compartilhamento de tarifa; e (ii) economias advindas da otimização do transporte causada pela ocorrência do Serviço de Transporte Interruptível e Extraordinário. Nestes casos, caso a redução da tarifa de um carregador que esteja comercializando o gás natural não seja refletida no preço de venda do gás natural, a ANP informará ao Transportador, o qual deverá, conforme o caso: (i) reverter a Tarifa Compartilhada para Tarifa Incremental; (ii) converter o desconto na Tarifa de Transporte firme, de que trata o §1º do Art. 9º, em descontos aplicáveis à própria modalidade interruptível; ou (iii) reverter as receitas do Serviço de Transporte Extraordinário em descontos aplicáveis à própria modalidade.

Nova Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 21.** (renumerado) As reduções nas Tarifas de Transporte referentes ao Serviço de Transporte Firme, advindas da aplicação de Tarifa Compartilhada, do repasse do resultado da venda de Serviços de Transporte Interruptíveis ou da reversão das receitas do Serviço de Transporte Extraordinário, estarão condicionadas à comprovação, por parte do Carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás natural, caso este seja

comercializado.

**Parágrafo Único.** A ausência de comprovação de que trata o *caput* será informada pela ANP ao Transportador, o qual deverá, conforme o caso:

I - reverter a Tarifa Compartilhada para Tarifa Incremental;

II - converter o desconto na Tarifa de Transporte, de que trata o § 1º do Art. 9º, em descontos aplicáveis à própria modalidade interruptível;

III - reverter as receitas do Serviço de Transporte Extraordinário em descontos aplicáveis à própria modalidade.

### **II.114 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 22 ORIGINAL**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ANFACER e ABRACE.

**Proposta de Inclusão:**

§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.

**Justificativa da ANFACER:** Para 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, devem existir regras para impedir práticas de má-fé.

**Justificativa da ABRACE:** A proposta do Artigo 22 da minuta de resolução é positiva, pois cria um mecanismo que busca assegurar as eventuais reduções de tarifas para os usuários finais. Entretanto, 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.

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** As práticas de má-fé devem ser tratadas pela norma específica de comercialização (Resolução ANP nº 52/2011). O Artigo foi revisado (ver comentários da PETROBRAS e da TAG na subseção II.113 acima), passando apenas a se referir aos casos de economias de custo e otimização do serviço de transporte, nos casos de compartilhamento de tarifa e ocorrência de Serviço de Transporte Interruptível e Extraordinário. Ademais, foi inserida uma disposição no sentido de a ANP informar o transportador se houve a devida comprovação pelos carregadores.

### **II.115 - ARTIGO 23**

Sem sugestões/comentários recebidos.

## **II.116 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE PARÁGRAFOS NO ARTIGO 23 ORIGINAL**

### **Sugestões/Comentários Recebidos:**

**Agente(s):** ABRACE.

### **Proposta de Inclusão:**

**Parágrafo Único.** As tarifas deverão ser publicadas acompanhadas da sua memória de cálculo, contendo a comprovação de atendimento do disposto nos artigos 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10, 11 e 16.

**Justificativa:** “Em um ambiente de serviço regulado, é importante atribuir aos agentes interessados que não o transportador e a agência reguladora mecanismos e informações suficientes para acompanhamento das decisões relacionadas à atividade fim.

No caso do serviço de transporte, o conhecimento de apenas o valor final da tarifa é naturalmente importante para o mercado, mas não é suficiente para o planejamento dos agentes e para as tomadas de suas decisões com o pleno conhecimento devido.

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

Ainda cabe destacar que o órgão regulador deve inibir de forma preventiva e corretiva ações que ocasionem a não observância do disposto nesse artigo por um transportador, inclusive com a aplicação de penalidades.”

### **Avaliação da SCM/ANP:**

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** A divulgação das tarifas, idealmente, deve ser feita de forma que cada interessado possa reproduzir seu cálculo. Entretanto, regras detalhadas de apresentação da memória de cálculo e comprovação do atendimento aos critérios de cálculo fogem ao escopo da presente resolução. Isto não impede que os Transportadores disponibilizem informações detalhadas sobre as tarifas e seus cálculos em seus sítios eletrônicos, assim como não impede que potenciais Carregadores solicitem mais informações sobre o cálculo da tarifa, e caso não sejam atendidos, solicitem a intervenção da ANP nesse sentido.

### **Sugestões/Comentários Recebidos:**

**Agente(s):** IBP.

### **Proposta de Inclusão:**

**Parágrafo Único.** Todas as tarifas de transporte que trata o caput deste artigo serão publicadas no sítio eletrônico da ANP, com acesso livre a qualquer interessado.

**Justificativa:** Não foi apresentada qualquer justificativa pelo agente.

### **Avaliação da SCM/ANP:**

**Parecer:** Não Acatado.

**Justificativa:** Tal medida pode ser considerada desnecessária, tendo em vista a obrigação dos transportadores de fazer o mesmo, estando estes sujeitos à penalidade caso não o façam.

## **II.117 - SUGESTÃO DE INCLUSÃO DE NOVO ARTIGO**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ABRACE.

**Proposta de Inclusão:**

**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.

**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 as 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.

Por esses motivos, a ABRACE propõe revisões tarifárias periódicas, de forma a manter o equilíbrio econômico da atividade de transporte de gás natural.

Ainda, propomos a realização de consulta pública prévia a cada revisão, pelos motivos já expostos acima.

Ressaltamos que as informações disponibilizadas nos processos de revisão tarifária devem permitir que todos os agentes possam avaliar a evolução histórica das contas que definem as tarifas, compará-las a benchmarks adequados e, principalmente, possibilitar a reprodução de resultados propostos pelo regulador.”

Avaliação da SCM/ANP:

**Parecer:** Acatado Parcialmente.

**Justificativa:** A sugestão da ABRACE diz respeito à inclusão de um procedimento público de revisão dos valores das Tarifas de Transporte, aplicável tanto aos gasodutos objetos de autorização e os concedidos, com uma periodicidade de 5 (cinco) anos, com objetivo de atualizar o valor dos ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural (a Base Regulatória de Ativos), assim como atualizar o valor das Tarifas de Transporte em relação às premissas macroeconômicas vigentes por ocasião de sua revisão.

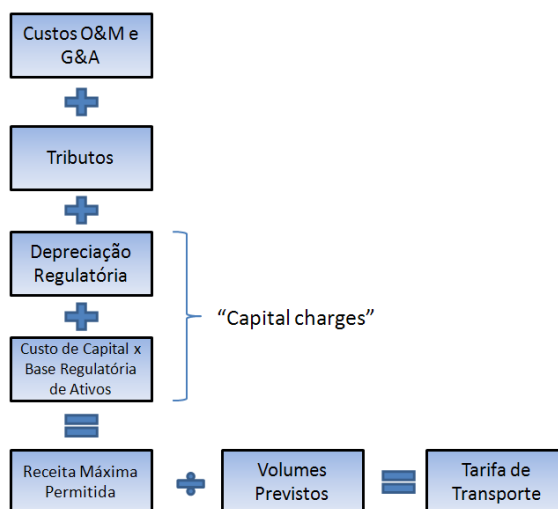
Como fundamento, a ABRACE argumenta que, por se tratar de uma atividade cujos investimentos são tipicamente de longa maturação, com a celebração de contratos de longo prazo, existe a possibilidade de os valores das tarifas de transporte acordadas no início do projeto não refletirem adequadamente os riscos da atividade de transporte de gás natural ao longo de toda a etapa operacional dos gasodutos. A Associação conclui, então, pela necessidade de revisões periódicas com o objetivo de manter o equilíbrio econômico-financeiro da atividade de transporte de gás natural.

Cabe ressaltar que a proposta de minuta de Resolução, conforme explanado na seção II da Nota Técnica nº 002/2013-SCM, de 18 de junho de 2013, prevê que os critérios para cálculo das Tarifas de Transporte contemplem o método do Custo de Prestação do Serviço. Por



este método, a autoridade reguladora aprova os investimentos e o Transportador obtém um retorno garantido, adequado à atividade de transporte, calculado sobre uma base de ativos.

Em linhas gerais, pelo método supramencionado a Tarifa de Transporte é calculada com base na razão entre a Receita Máxima Permitida e a previsão de movimentação de gás natural (os Volumes Previstos) de acordo com esquema a seguir:



onde:

- Custos O&M e G&A: referem-se aos custos de operação e manutenção do Gasoduto de Transporte e às despesas de gerenciamento e administração do gasoduto, respectivamente;
- Tributos: representa todos os tributos federais, estaduais e municipais incidentes na prestação do Serviço de Transporte de gás natural;
- Depreciação Regulatória: representa o retorno de capital para o Transportador;
- Custo de Capital: representa o custo de oportunidade envolvido na decisão de investimento em ativos relacionados à atividade de transporte de gás natural; e
- Base Regulatória de Ativos: refere-se ao valor do conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural.

Importa mencionar que o método do Custo de Prestação do Serviço descrito prevê, intrinsecamente, a revisão do valor da Tarifa de Transporte, levando em conta a alteração dos elementos da Receita Máxima Permitida em função dos seguintes critérios previstos na minuta de Resolução posta em Consulta e Audiência Pública:

- i. reflexibilidade de custos, despesas e investimentos que efetivamente contribuam para a prestação do respectivo Serviço de Transporte<sup>8</sup>;
- ii. aumento da Base Regulatória de Ativos decorrente da inclusão de novas Instalações de Transporte que efetivamente contribuam para a prestação do Serviço de Transporte;

<sup>8</sup> Em tese, na ausência de eventos imprevisíveis, os reajustes das Tarifas de Transporte a partir de um índice de preço, ou de uma combinação de índices de preços, adequado à estrutura de custos da prestação dos Serviços de Transporte, faz o papel de ajustar adequadamente a receita auferida pelo Transportador, de maneira que este possa arcar com os custos e as despesas incorridos ao longo da operação do Gasoduto de Transporte.

- iii. redução da Base Regulatória de Ativos decorrente da desativação, temporária ou permanente, de Instalações de Transporte; e
- iv. revisão do componente “Tributos” decorrente da criação, alteração, suspensão ou extinção de qualquer tributo ou encargo legal que tenha impacto nas receitas do Transportador.

Contudo, as revisões periódicas das premissas de cálculo do Custo de Capital (Risco Brasil, Taxa Livre de Risco, Prêmio de Risco de Mercado e projeção de inflação) com o objetivo de atualização dos mesmos perante as condições econômicas vigentes em cada época não estão abarcadas nos critérios acima apresentados. Como consequência, sem a previsão de revisão do mesmo, o valor de remuneração do investimento inicialmente estabelecido vigoraria por toda a vida útil dos projetos, podendo não refletir as condições do mercado ao longo de todo este período, o que pode representar, em último caso, uma distorção do preço final do gás natural.

Observa-se que tal argumento favorável à revisão de Tarifas de Transporte coincide com a justificativa apresentada pela ABRACE por ocasião da Consulta e Audiência Públicas nº 23/2013, onde a mesma afirma que tal mecanismo faz-se necessário em função do longo prazo de maturação dos investimentos em Gasodutos de Transporte, uma vez que as condições econômico-financeiras originalmente acordadas podem se alterar significativamente ao longo do período de operação destas instalações. Em especial, pode-se afirmar que as condições macroeconômicas domésticas e internacionais mostraram-se consideravelmente instáveis em um passado recente, de maneira que as condições de financiamento, o custo de captação, o risco de negócio etc. apresentaram variações não desprezíveis, com reflexo direto no cômputo do Custo de Capital da atividade de transporte de gás natural.

Já no que tange à proposta da ABRACE acerca da atualização da Base Regulatória de Ativos (inclusão, exclusão e modificação de bens e instalações ao Gasoduto de Transporte), a mesma já está contemplada nos Arts. 16 e 17 da presente Resolução. Entretanto, a reavaliação do valor dos itens que compõem a Base Regulatória de Ativos não está compreendida nas hipóteses de revisão da Resolução proposta, devendo ser verificada caso a caso<sup>9</sup>.

Importa mencionar que revisões periódicas não se confundem com revisões de Tarifa de Transporte que poderiam ser solicitadas pelo Transportador com o objetivo de adequação do Contrato de Serviço de Transporte às situações em que sobrevieram fatos imprevisíveis ou previsíveis, mas de consequência incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou ainda em caso de força maior ou caso fortuito<sup>10</sup>. Tais solicitações, considerando seu caráter excepcional, deverão ser analisadas quando da sua ocorrência,

---

<sup>9</sup> A reavaliação do valor dos itens que compõem a Base Regulatória pode ser realizada aplicando-se variadas metodologias de valoração. Conforme o Brattle Group (“Methodologies for Establishing National and Cross-Border Systems of Pricing of Access to the Gas System in Europe”, 2000), “(...) na prática, a valoração de investimentos existentes pode ser extremamente conflituosa. Embora o ‘custo histórico’ de um ativo deva ser idêntico ao ‘custo de reposição’ no dia em que o ativo é construído, é esperado que essas duas metodologias de valoração passem a divergir significativamente após o ativo entrar em operação. Dessa forma, a escolha da metodologia de valoração apresenta sérias implicações para o valor que os transportadores esperam ser remunerados em função do seu investimento” (tradução livre). Uma das hipóteses de realização da reavaliação do valor dos itens que compõem a Base Regulatória é a ocorrência da recontração de uma infraestrutura de transporte após o término ou a rescisão dos seus contratos de serviço de transporte firme iniciais.

<sup>10</sup> Podem-se registrar hipóteses onde poderia caber repactuação do contrato entre Carregador e Transportador, a fim de se ajustar à nova condição econômica: (i) Teoria da Imprevisão; (ii) Fato do Príncipe; e (iii) Caso Fortuito/Força Maior.

podendo as partes também recorrer à regulamentação referente à resolução de conflitos entre agentes, na hipótese de não haver acordo<sup>11</sup>.

Não obstante, salienta-se que a Lei nº 11.909/2009 e o Decreto nº 7.382/2010 não prevêm, explicitamente, o mecanismo de revisão periódica de tarifas de transporte<sup>12</sup>. Diante deste fato, foi solicitada à a Procuradoria Geral da ANP (PRG/ANP), por meio do Memorando nº 091/SCM, de 09 de outubro de 2013, a elaboração de Parecer Jurídico acerca da validade jurídica da sugestão encaminhada pela ABRACE, uma vez que a revisão periódica das Tarifas de Transporte de gás natural não foi prevista em Lei e que a atividade de transporte de gás natural não constitui prestação de serviço público.

A PRG/ANP, após o exame da proposta da ABRACE e do posicionamento exposto pela SCM/ANP favorável ao mecanismo de revisão tarifária periódica, se pronunciou por meio do Parecer nº 665/2013/PF-ANP/PGF/AGU, de 04 de novembro de 2013, cujas conclusões encontram-se transcritas a seguir:

*“8. Assim, considerando o arcabouço jurídico-regulatório que envolve a matéria, entendemos que não há óbice à implementação do mecanismo de revisão tarifária periódica por meio de Resolução da ANP, desde que a minuta de contrato de concessão contenha referência expressa a esse mecanismo.*

*9. Não obstante, caso seja esta intenção SCM, recomendamos que seja elaborada uma Nota Técnica com fundamentação regulatória para a referida medida, citando exemplos de como funciona com sucesso e estabelecimento o escopo e os limites que seriam adotados no Brasil, e esclarecendo também se a revisão ocorrerá apenas com base no pedido do Transportador ou também de outros agentes econômicos ou mesmo de ofício.”*

Dessa forma, tecidas as considerações acima e o posicionamento favorável por parte da PRG/ANP acerca do mecanismo proposto, resta pendente a apresentação de exemplos bem-sucedidos de aplicação de revisões tarifárias em outros países, com o objetivo de ilustrar seus potenciais benefícios ao mercado frente aos custos decorrentes da sua implementação.

Como exemplos de aplicação bem-sucedida do mecanismo de revisão tarifária podem-se citar a Austrália<sup>13</sup> e o Reino Unido<sup>14</sup>, ambos com a previsão de revisão periódica do valor e dos parâmetros que determinaram o valor da remuneração dos serviços de transporte ofertados, assim como a previsão de reajustes intermediários entre os episódios de repactuação dos valores base das tarifas de transporte reguladas.

No caso australiano, os períodos de revisão são tipicamente de 5 (cinco) anos, no qual são reavaliados todos os parâmetros determinantes da receita esperada para o próximo ciclo de revisão (valor dos ativos, taxa de depreciação, custo médio ponderado de capital, custo e despesas, incidência de tributos e volumes a serem movimentados) e o estabelecimento de novas tarifas de referência.

Entre estes períodos de reavaliação das tarifas de transporte, é prevista a aplicação do “*reference tariff variation mechanism*” (Mecanismo de Variação) de maneira a equalizar, em

<sup>11</sup> Cabe observar que, em contratos em que as partes são empresas afiliadas ou que tenham algum vínculo de dependência, compete ao Regulador maior rigor na exigência de comprovação de que os custos incorridos não excedam aos valores praticados nos mercados nacional e internacional.

<sup>12</sup> A título de análise comparativa, a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, referente ao regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, prevê a revisão de tarifas: “Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.”

<sup>13</sup> *National Gas Rules – Version 19* (NGR), disponível em: <http://www.aemc.gov.au/Gas/National-Gas-Rules/Current-Rules.html> (acessado em 28 de janeiro de 2014).

<sup>14</sup> *Handbook for implementing the RIIO model*, disponível em: <https://www.ofgem.gov.uk/ofgem-publications/51871/riiohandbook.pdf> (acessado em 28 de janeiro de 2014).

termos de valor presente, as receitas projetadas dos serviços de transporte de referência e a repartição da receita total entre os serviços de referência<sup>15</sup>. Importa mencionar que, por não se tratar de mera aplicação de índice de reajuste, o arcabouço regulatório australiano estabelece que qualquer que seja o Mecanismo de Variação utilizado este deve dar ao regulador setorial poder de supervisão ou de aprovação do valor das variações anuais das tarifas a serem aplicadas pelo Transportador, sendo, portanto, uma regra mais rígida do que aquela proposta pela ANP para o caso brasileiro.

Já o caso britânico, o *Office of Gas and Electricity Markets* (OFGEM) publicou em 2010, em substituição ao modelo RPI-X<sup>16</sup>, o novo arcabouço regulatório aplicável ao setor de energia (gás natural e energia elétrica) do Reino Unido, denominado “*Revenue using Incentives to deliver Innovation and Outputs*” (*RIO model*).

As revisões ordinárias realizadas pela OFGEM no *RIO model* ocorrem em intervalos de 8 (oito) anos, diferentemente da abordagem australiana, e seu escopo é a reavaliação de todos os aspectos do controle de preços que os operadores das redes de transporte e distribuição de gás natural e energia elétrica podem praticar. Neste sentido, os princípios e os tipos de incentivo que farão parte do controle de preços serão fixados por um período de oito anos, assim como os pressupostos sobre elementos financeiros (por exemplo, Custo de Capital, taxa de amortização e condições de capitalização) do cálculo tarifário.

Contudo, reconhecendo as incertezas acerca do que as empresas de rede precisam entregar durante o período de oito anos e a OFGEM considera a possibilidade de uma revisão intermediária, cujo escopo é consideravelmente mais limitado, na metade do período (ou no seu quarto ano) com o objetivo de realizar mudanças incrementais, porém significativas, decorrentes de eventos imprevisíveis. Dessa forma, não se espera que tais revisões intermediárias tratem de custos e despesas passadas, de premissas financeiras (por exemplo, componentes da taxa de retorno regulada) ou dos tipos de incentivos para redução de gastos (eficiência de custos) ou para o incremento da produtividade das redes.

Em que pese o *RIO model* seja mais complexo, por atribuir ao agente regulador mais poder de intervenção nos planos de negócios dos agentes regulados, assim como dá maior participação dos demais agentes da indústria diretamente interessados na prestação do serviço de transporte na tomada de decisão final, este ainda guarda bastantes semelhanças com o modelo RPI-X aplicado no Reino Unido nas últimas décadas, em se tratando dos critérios de revisão e reajuste tarifário. Dentre as semelhanças destaca-se a indexação das tarifas pelo *Retail Price Index* (RPI), considerado o índice geral de preços no Reino Unido, como o intuito de proteger os operadores de sistema contra as variações de preços da economia que se encontra fora do controle deles. Trata-se, portanto, de um mecanismo de proteção contra incertezas, e que traz benefícios aos consumidores, que terão suas tarifas calculadas com base em um Custo de Capital menor do que aquele que seria necessário ser adotado em caso contrário, fruto da percepção dos agentes investidores do menor risco envolvido. Com isso, garante-se um retorno para os Transportadores em termos reais, mesmo diante de eventuais surtos inflacionários.

Dado o exposto, com base em uma análise estritamente técnica, a SCM/ANP defende o mecanismo de revisão periódica do cálculo do Custo de Capital aplicável à atividade de transporte, sendo empregado, portanto, igualmente nos gasodutos objetos de autorização e nos gasodutos concedidos. Esta Superintendência entende que este mecanismo pode permitir o estabelecimento de Tarifas de Transporte mais adequadas ao ambiente macroeconômico doméstico no longo prazo, tal como se observa na experiência internacional relacionada à atividade de transporte de gás natural.

---

<sup>15</sup> Ver a Divisão 8 do NGR (págs. 65-69).

<sup>16</sup> Para uma descrição pormenorizada do modelo RPI-X, ver: ARMSTRONG, M.; COWAN, S.; VICKERS, J. *Regulatory Reform: Economic Analysis and British Experience*. The MIT Press. London, 1994.

No que tange à presente Resolução, a redação proposta abrange os gasodutos objetos de autorização, cujas tarifas são aprovadas pela ANP. As tarifas de transporte referentes aos gasodutos concedidos, as quais são fixadas pela ANP, deverão ter seu processo de revisão disciplinado por meio do respectivo contrato de concessão.

Por fim, a análise efetuada acima objetivou atender à solicitação feita pela PRG/ANP, definindo seu escopo e hipóteses de ocorrência, assim como a aplicação bem-sucedida deste mecanismo em outros países, notadamente o Reino Unido e Austrália.

#### Redação Proposta pela SCM/ANP:

**Art. 19.** (novo) As Tarifas de Transporte aplicáveis à prestação do Serviço de Transporte Firme aprovadas pela ANP serão revisadas periodicamente a cada 5 (cinco) anos, a contar da Data de Início do Serviço de Transporte.

**§1º.** O processo de revisão periódica tem como objetivo a atualização e a adequação da metodologia e dos parâmetros utilizados para o cálculo da remuneração do investimento às condições macroeconômicas e de mercado prevalentes no país.

**§2º.** A ANP, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias antes da data-base para revisão, solicitará ao Transportador o encaminhamento da proposta de revisão das Tarifas de Transporte.

**§3º.** A revisão de que trata o *caput* implicará o recálculo das Tarifas de Transporte aplicáveis aos demais Serviços de Transporte que tenham sido determinadas em função do Serviço de Transporte Firme.

#### **II.118 - ARTIGO 24**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.119 - ARTIGO 25**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.120 - ARTIGO 26**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.121 - ARTIGO 27**

Sem sugestões/comentários recebidos.

#### **II.122 - COMENTÁRIOS GERAIS**

Sugestões/Comentários Recebidos:

**Agente(s):** ABIAPE.

**Comentário:** “A ABIAPE apóia a proposta de resolução elaborada pela Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural (SCM) que visa: (i) revisar os critérios de cálculo das tarifas de transporte definidos na Resolução ANP nº 029/2005; (ii) estabelecer os procedimentos para a aprovação das propostas de tarifa

*encaminhadas pelos transportadores autorizados; e (iii) autorizar os investimentos que irão compor a base de ativos vinculada aos bens e instalações para a exploração da atividade de transporte.*

*Na visão da Associação, a proposta é aderente ao cumprimento de dispositivos legais, mantendo respeito aos contratos, principalmente pelo fato de que todos os transportadores autorizados com tarifas e critérios de reajuste estabelecidos contratualmente em 5/3/2009 terão mantidas suas condições e valores, tal como determina o art. 31 da Lei nº 11.909/2009.*

*Vale notar, inclusive, que o embasamento jurídico da proposta está bem detalhado no Parecer nº 27/2011/PRG/ANP/PGF/AGU e na consideração do Coordenador da Consultoria Jurídica da ANP, ambas reproduzidas na Nota Técnica SCM nº 002/2013.*

*Com relação especificamente aos critérios propostos, a resolução obriga o transportador a estabelecer tarifas com base nas melhores práticas utilizadas pelo mercado, definidas a partir de taxas de retorno condizentes com os riscos associados à atividade de transporte. Além disso, a norma introduz o importante conceito de base regulatória de ativos, onde apenas são considerados para fins de cálculo de receita e tarifas aqueles ativos diretamente relacionados ao transporte. Assim, a Agência busca com a proposta diminuir possíveis inconsistências e distorções na remuneração dos transportadores e nas tarifas estabelecidas aos carregadores, o que é imperioso para o bom funcionamento do mercado.”*

Esclarecimentos da SCM/ANP:

**Esclarecimento:** Não se aplica.

### **III. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Após o recebimento e análise de todos os comentários, bem como a verificação dos aspectos legais, por parte da Procuradoria Geral da ANP (PRG/ANP) e aprovação por parte da Diretoria Colegiada da ANP, propõe-se a publicação da Resolução conforme as mudanças propostas nesta Nota Técnica.