



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

## **Súmula da Audiência Pública nº 23/2013**

Trata-se de Audiência Pública relativa à minuta Minuta de Resolução que trata dos Critérios de Cálculo Tarifário e da Aprovação de Tarifas de Transporte dos Gasodutos de Transporte Objeto de Autorização, a qual representa a Revisão da Resolução ANP nº 029, de 14 de outubro de 2005.

### **1. Data e local da realização**

A Audiência Pública nº 23/2011 foi realizada em 23 de setembro de 2013, no auditório da ANP, situado à Avenida Rio Branco nº 65 / 13º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ.

### **2. Composição da mesa**

- Diretor da ANP: Helder Queiroz Pinto Júnior
- Presidente da audiência e Superintendente da Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural (SCM): José Cesário Cecchi
- Procurador Federal da ANP: Artur Watt Neto
- Secretário da audiência: Luciano de Gusmão Veloso

### **3. Objetivo**

Obter subsídios para a redação final da minuta de Resolução que regulamentará os Critérios de Cálculo Tarifário e da Aprovação de Tarifas de Transporte dos Gasodutos de Transporte Objeto de Autorização.

### **4. Participantes**

Além dos integrantes da mesa, participaram da Audiência Pública 40 (quarenta) pessoas, sendo 17 (dezessete) da própria ANP, 4 (quatro) da Transportadora Associada de Gás S.A., 3 (três) da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, 2 (dois) da Transportadora Brasileira Bolívia-Brasil – TBG, 2 (duas) da GasEnergy, e 1 (uma) pessoa de cada uma das seguintes instituições: Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres – ABRACE, BG Group, Empresa de Pesquisa Energética – EPE, Eneva S.A., Shell Brasil Petróleo Ltda., Total Gás e Eletricidade do Brasil Ltda., IHS CERA, STOGAS, Santana Óleo e Gás, Companhia de Gás de São Paulo – COMGAS e Revista Brasil Energia.



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

#### 5. Fatos

A audiência foi aberta pelo Diretor da ANP, Sr. Helder Queiroz, às 14h21min. O Sr. Helder Queiroz destacou que a referida Audiência Pública visa dar continuidade ao processo de regulamentação tanto da Lei nº 11.909, de 04/03/2009 (“Lei do Gás”) e seu respectivo Decreto (Decreto nº 7.382, de 02/12/2010), como da própria Lei nº 9.478, de 06/08/1997 (“Lei do Petróleo”). Ressaltou ainda que a importância da participação e contribuição dos agentes do mercado no processo de elaboração das normas da Agência.

Em seguida, passou-se a palavra ao Presidente da Audiência Pública e Superintendente da SCM, o Sr. José Cesário Cecchi, às 14h28min. O Sr. José Cesário Cecchi iniciou sua exposição ressaltando a importância do processo de regulamentação da Lei do Gás, destacando que a Audiência Pública em questão faz parte de um processo mais amplo no qual cinco Resoluções já haviam sido publicadas, duas Audiências Públicas já haviam ocorrido recentemente (caracterização para a ampliação de gasodutos e autorização para a atividade de carregamento) e uma série de outras minutas de regulamento ainda iriam ser disponibilizadas para análise do mercado.

A seguir, o presidente da Audiência Pública apresentou os procedimentos e regras da referida Audiência, destacando que a ANP faria primeiramente suas considerações acerca dos comentários recebidos e que, em seguida, seria dada seqüência às apresentações dos agentes inscritos como expositores, a saber: ABRACE e TAG.

Às 14h34min foi iniciada a exposição do Secretário da Audiência Pública, Sr. Luciano de Gusmão Veloso. O secretário inicialmente apresentou a base legal para a elaboração da minuta de Resolução em discussão na Audiência Pública, destacando que dentre as atribuições legais da ANP está a de 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. Nas palavras da Lei nº 9.478/1997:

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

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

(...)

*Art. 58 (...)*



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

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

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

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

A Lei do Gás determina ainda que 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 ficam preservadas (Art. 31 da Lei nº 11.909/2009):

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

Foi ressaltado, ainda, 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 (Art. 14 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010). Também é responsabilidade da Agência definir o valor da indenização, por ocasião do término do prazo de vigência da autorização e da incorporação ao patrimônio da União dos bens vinculados, e considerará metodologias de valoração de ativos, tais como o valor atual e o custo de reposição dos ativos, descontadas a depreciação e a amortização havidas até a data de encerramento da autorização (Art. 44 do Decreto nº 7.382, de 02 de dezembro de 2010).

A seguir, foi apresentada a consolidação dos principais comentários recebidos durante o período de consulta pública e os pareceres da SCM/ANP quanto à sua aceitação, parcial ou total, ou sua rejeição, acompanhados das devidas justificativas. Resumidamente, os principais temas abordados nos comentários e expostos na audiência pública estão apresentados abaixo.

- **Abrangência da Resolução:** Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE) do Ministério da Fazenda sugeriu que seja explicitada a abrangência da Resolução a fim de que haja clareza de sua aplicação em relação ao regime de outorga. Em



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

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

- **Definições:** IBP, TBG e TAG sugeriram alteração das definições de: (i) Base Regulatória de Ativos, (ii) Capacidade de Transporte; (iii) Instalação de Transporte; e (iv) Serviço de Transporte Interruptível. As definições de Capacidade de Transporte e de Serviço de Transporte Interruptível são idênticas à da Lei do Gás. a definição de Instalação de Transporte deverá ser compatível com aquela da minuta final de Resolução de Caracterização de Ampliação de Capacidade, dado que esta foi recentemente discutida na Audiência Pública nº 014/2013. TBG e TAG solicitam a alteração da Definição de Receita Máxima Permitida: (i) com a menção explícita aos Serviços de Transporte Firme e Extraordinário; (ii) a exclusão do Encargo de Movimentação do seu cômputo; e (iii) a exclusão das receitas decorrentes dos excedentes autorizados e não autorizados. O secretário destacou que o conceito de Receita Máxima Permitida representa o teto da receita bruta a ser auferida pelo Transportador, por meio da cobrança de Tarifas de Transporte aplicada aos volumes contratados e movimentados, com exceção do Serviço de Transporte Interruptível (incentivo para a prestação do serviço). Ressaltou, também, que os Serviços de Transporte Firme e Extraordinário não representam os únicos Serviços de Transporte que podem ser ofertados (Art. 34 da Lei do Gás).
- **Alterações com o Objetivo de Aperfeiçoamento de Redação:** TBG sugeriu a substituição do termo “tarifa” por “encargo” e adoção de um nível superior de detalhamento dos custos, despesas e investimentos associados com a prestação dos Serviços de Transporte. A este respeito, o Sr. Luciano Veloso esclareceu que, a princípio, a distinção entre os termos “tarifa” e “encargo” será mantida na norma, uma vez que o primeiro se refere ao valor a ser cobrado dos Carregadores que vierem a contratar Serviços de Transporte, ao passo que os encargos referem-se ao(s) elemento(s) que compõe(m) a Tarifa de Transporte aplicável a cada Serviço de Transporte. Em que pese os custos de O&M e as despesas gerais e administrativas serem as mais importantes rubricas de custo e despesas na contabilidade dos Transportadores, não são as únicas que podem existir (exemplo: despesas com aluguel de equipamentos). Desta forma, optou-se por uma redação mais genérica que permita considerar todos os custos e despesas que podem ser incorridos pelo Transportador, fortalecendo o processo de transparência na elaboração das Tarifas de Transporte.
- **Restrição do Escopo de Itens da Resolução:** TAG sugeriu a alteração do caput do Art. 5º de maneira a substituir a expressão “cada Serviço de Transporte” por “ao Serviço de Transporte Firme”; e a TBG sugeriu uma menção explícita apenas aos Serviços de Transporte Firme, Extraordinário e Interruptível ao longo do Art. 5º. A este respeito, o secretário destacou que Art. 5º e seus parágrafos têm o objetivo de



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

serem gerais, e não restritos ao caso dos Serviços de Transporte Firme, Extraordinário e Interruptível. Por esta razão, as sugestões não foram acatadas.

- **Serviço de Transporte Interruptível (STI) I:** TAG e TBG sugeriram incluir no Art. 9º menção aos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do Serviço de Transporte Interruptível alegando que este serviço e seus contratos acarretam aumento das Despesas Gerais e Administrativas, devido a aspectos logísticos, comerciais, jurídicos etc. (TAG). Já a TBG sustentou que 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 Serviço de Transporte Interruptível. Tais contratos 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. A SCM/ANP acatou as sugestões dos agentes e, neste sentido, a redação do Art. 9º será 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 será incluída na redação do presente artigo a menção aos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do STI, em atendimento ao disposto no Inciso I do Art. 5º da proposta.
- **STI II:** TBG sugeriu a aplicação de um fator de carga variável sobre a Tarifa de Transporte aplicável STI, conforme o grau de utilização deste serviço pelo Carregador, de forma a desencorajar a migração de contratações Firmes para a modalidade Interruptível e, ao mesmo tempo, estimular o desenvolvimento do STI. Sobre este tema o Secretário da Audiência Pública explicitou que os argumentos apresentados pela TBG não foram suficientes para a análise da metodologia do fator de carga sugerido e que o tema ainda estava em aberto. Solicitou-se que a TBG encaminhasse um documento com o detalhamento de sua proposta, bem como as justificativas para a mesma.
- **Remuneração do Investimento:** Petrobras e IBP sugeriram que a remuneração do investimento se dê em relação ao prazo de concessão ou autorização (e não da vida útil esperada do ativo). A TAG sugeriu que o período de remuneração se dê no prazo contratual, em substituição à vida útil esperada do ativo. Em contraponto, o Sr. Luciano Veloso ressaltou que não é recomendado dar rigidez à norma, estabelecendo um prazo de vida útil ao ativo, dado que estes podem se revelar inadequados conforme cada projeto. Ademais, o prazo de vida útil dos ativos é refletido no cálculo tarifário pelo Valor Residual a constar como receita do Transportador no último ano do fluxo de caixa que estabeleceu a Tarifa de Transporte do gasoduto. Além disso, diferentes equipamentos possuem diferentes prazos de vida útil estimados.



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

- **Envio de informações para a Chamada Pública:** Petrobras sugeriu que as informações sejam enviadas apenas “quando couber” (Art. 7º), alegando que a listagem completa não é necessária para dutos já existentes; a TBG solicitou que envio das informações ocorra ao longo da Chamada Pública, e não em seu início (Art. 7º), argumentado que não é possível saber, antes da Chamada Pública, as fontes de financiamento do projeto; e a TAG sugeriu a redução da necessidade de envio de informações relacionadas à projeção dos gastos (Art. 7º, inciso IV), justificando que há casos em que não é possível realizar a abertura dos gastos conforme estabelecido nas alíneas (a) a (g) do Inciso IV. A SCM/ANP não acatou as sugestões da Petrobras e TAG e acatou parcialmente a sugestão da TBG, pois as informações solicitadas são o conjunto mínimo a ser apresentado no início do processo de Chamada Pública. Além disso, em que pese as propostas de Tarifa de Transporte deverem ser apresentadas no início do processo de Chamada Pública a partir da previsão da demanda por Capacidade de Transporte, será incluída a previsão de revisão dos dados em função das manifestações de interesse (MIs) dos Carregadores. Finalmente, as informações devem ser prestadas no nível de detalhe solicitado nas alíneas com vistas ao acompanhamento do valor dos bens e instalações de transporte. Ressalta-se que o nível de detalhamento é similar ao observado na Portaria MME nº 94/2012 (Provocação de Terceiros).
- **Revisão de Tarifas de Transporte I:** TAG solicitou a inclusão de novos parágrafos que contemplem a possibilidade de revisão das tarifas nos casos de desvios gerados por situações extraordinárias ou imprevisíveis. Com relação à ressalva acerca das situações extraordinárias e imprevisíveis, o Secretário da Audiência Pública ressaltou que a mesma não foi acatada, tendo em vista que os limites de incerteza de que trata o Inciso VI do Art. 7º já devem considerar tais situações e valores contingentes, de maneira que os Carregadores tenham pleno conhecimento dos valores mínimos e máximos no ato de celebração dos Contratos de Serviço de Transporte. A redação do § 5º não foi acatada, em virtude do fato de que a ocorrência de caso fortuito ou força maior não guarda relação com garantias de retorno esperado do projeto. Nos casos fortuitos ou de força maior, a parte afetada deixa de ser responsabilizada por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações. Não obstante, a redação do § 2º do Art. 13 será revisada de modo a incluir a revisão da projeção dos investimentos.
- **Revisão de Tarifas de Transporte II:** TBG sugere incluir o termo “revisão” no corpo do texto do Art. 14, que trata da homologação das Tarifas de Transporte dos Serviços de Transporte diversos do firme. A justificativa é 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, normas e legislações posteriores etc. O Sr. Luciano Veloso informou que uma vez que a homologação das tarifas aplicáveis ao serviço de transporte



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

filme seguirá os procedimentos previstos no Art. 13, e considerando que as tarifas de transporte dos serviços não firmes se baseiam nas tarifas de transporte firme, o Art. 14 será revisado para não haver duplicidade no processo de análise da homologação e ser compatível com o Art. 13.

- **Revisão de Tarifas III:** a ABRACE solicitou a inclusão de um artigo contendo a revisão periódica das condições econômicas de cada autorização ou concessão, uma vez que esta é importante para garantir que as tarifas de transporte guardem seu devido valor em relação às alterações macroeconômicas que vierem a ocorrer. Ademais, a ABRACE justificou que 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. O Secretário da Audiência informou que o tema ainda está em análise na SCM/ANP.
- **Repasse de Redução do Custo do Transporte:** Petrobras e TAG solicitam a exclusão do Art. 22, que trata das reduções nas tarifas de transporte condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás natural, caso este seja comercializado. Os agentes alegam que o artigo não se aplica, uma vez que cria condicionante vinculada à comercialização de gás natural, que não está no escopo desta Resolução. O Sr. Luciano Veloso esclareceu que O artigo em questão tem a função de criar um incentivo para que alterações negativas nos custos de transporte incorridos pelo carregador que comercializa o gás natural sejam repassadas aos seus compradores, com o objetivo de contribuir para a transparência no segmento de comercialização. Entretanto, destacou que a SCM/ANP entende que as alterações negativas deveriam ser limitadas aos casos em ocorrem economias de custo para o Carregador advindas do compartilhamento de tarifa, assim como das advindas da otimização do transporte causada pela ocorrência do Serviço Interruptível e Extraordinário.
- **Disposições finais:** ABRACE e IBP sugerem a inclusão de Parágrafo Único ao Art. 23 prevendo a publicidade: (i) das Tarifas de Transporte no site da ANP; e (ii) das suas respectivas memórias de cálculo. Os agentes justificam que a proposta ora apresentada tem por objetivo eliminar a assimetria de informações do segmento de transporte e do segmento de comercialização. Neste sentido, a SCM/ANP acatou a sugestão dos agentes com objetivo de dar maior transparência aos usuários, existentes e potenciais, dos Serviços de Transporte, será incluída a exigência de publicidade pelos Transportadores das informações acerca das premissas de cálculo adotado no cálculo tarifário realizado. Isto não impede que os transportadores disponibilizem informações detalhadas sobre as Tarifas de Transporte e suas memórias de cálculos completas em seus sítios eletrônicos, assim como não impede que potenciais Carregadores solicitem mais informações sobre o cálculo tarifário e, caso não sejam atendidos, solicitem a intervenção da ANP nesse sentido.



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

Com as considerações acima elencadas, a apresentação da ANP, realizada pelo Secretário da Audiência Pública, encerrou-se às 15h38min.

Em seguida, às 15h39min o Presidente da Audiência Pública abriu espaço para a apresentação dos expositores inscritos, iniciando-se pelo Sr. Rodolfo Danilow, representante da ABRACE.

O Sr. Rodolfo Danilow destacou a importância da transparência e do acesso às informações relacionadas à formação de tarifas por parte dos agentes interessados. Neste sentido, o representante da ABRACE sugeriu a realização de consulta pública em todas as revisões de tarifa de transporte, bem como o acesso à memória de cálculos, porque os grandes consumidores têm a percepção de uma forte assimetria de informações no segmento de transporte. O objetivo é eliminar esta assimetria e permitir aos interessados, inclusive aos consumidores, uma reprodução desses cálculos.

O representante da ABRACE lembrou também que já existe uma norma que determina que qualquer variação na tarifa deve ser obrigatoriamente repassada ao mercado, aos consumidores. Questiona, no entanto, o que aconteceria se, porventura, o carregador não vier a repassar essa variação para o consumidor? Pergunta se o transportador ficaria impedido de fazer a redução da tarifa de transporte. Ressalta que existe o risco de o mercado não auferir essa necessária redução da tarifa de transporte. Neste sentido, sugere que seja estabelecida uma espécie de conta gráfica na qual fique registrada a memória das variações, as quais devem ser posteriormente repassadas aos consumidores.

O presidente da Audiência Pública respondeu ao questionamento dizendo que dando o repasse representa uma elevação na tarifa ele é automático e os agentes não se esquecem de fazê-lo. No caso de redução da tarifa, esse repasse não é automático. Ademais, destacou que existe uma interface é muito tênue entre o papel da União e o papel dos Estados. Existe a obrigação do repasse da redução do custo da tarifa de transporte para a distribuidora. A partir daí, cabe ao órgão regulador estadual fazer o *mix* diferenciado conforme os custos da concessionária. Esclareceu, por fim, que no caso da indústria do gás natural a ANP não chega ao consumidor final.

O Sr. Rodolfo Danilow encerrou sua apresentação às 15h45min. A seguir, o Presidente da Audiência Pública passou a palavra para o Sr. Érico Leite, representante da TAG.

O Sr. Érico Leite não realizou uma apresentação formal alegando que as transparências preparadas pela TAG tinham como base no princípio de resguardar os critérios tarifários previamente pactuados para os contratos vigentes. Uma vez que a ANP informou que a Resolução em análise não irá visitar as Tarifas de Transporte já pactuadas. No entanto, destacou que para fins de revisão tarifária, ao menos para os



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

contratos já vigentes, justamente para se manter o que já foi pactuado (taxa de retorno pactuada e os critérios pactuados previamente) deveria ser previsão haver previsão de revisão tarifária.

O Superintendente da SCM/ANP esclareceu que, em casos extraordinários a ANP fará análise para eventual reajuste de tarifas. Ressaltou que, como exposto pelo Secretário da Audiência a equipe da SCM/ANP não descartou a possibilidade de isso vir a ocorrer, no entanto, é necessário que sejam bem estabelecidos os critérios para que tal revisão aconteça.

A seguir, o Presidente da Audiência Pública perguntou se alguém mais queria fazer algum questionamento ou tecer alguma consideração. Não havendo ninguém que se manifestasse o Sr. José Cesário Cecchi, às 15h51min, reconduziu a palavra ao Sr. Luciano Veloso, para que o mesmo prestasse os esclarecimentos a questionamentos feitos ao longo do processo de Consulta Pública.

Os esclarecimentos foram os seguintes:

- **Sobre a remuneração do investimento a TBG realizou o seguinte comentário acerca do § 3º do Art. 5º:** “*Julgamos pertinente especificar que se refere ao caput do § 3º, de modo a se eliminarem eventuais dúvidas quanto à aplicação do item [alínea] (a).*” A SCM/ANP: esclareceu que o § 3º estabelece que cada fonte de financiamento deve ser remunerada adequadamente, ou seja, ao seu valor justo. Em linhas gerais, o custo de capital próprio deve ser apurado de forma a remunerar os acionistas do projeto pelo risco da atividade de transporte, ao passo que o custo de capital de terceiro deve ser remunerado pelas taxas prevalecentes no mercado para a atividade de transporte ou assemelhada. A Nota Técnica nº 027/2006-SCM, mencionada nas referências bibliográficas da Nota Técnica nº 02/2013-SCM, trata deste tema de forma pormenorizada.
- **No tocante à valoração de ativos o IBP realizou o seguinte comentário acerca dos §§ 3º e 4º do Art. 6º:** “*Solicitamos uma revisão dos textos dos parágrafos 3º e 4º para que fique melhor [sic] definido quais serão as metodologias aplicáveis, considerando a subjetividade da redação desses artigos*”. A SCM/ANP esclareceu que o Anexo I da na Nota Técnica nº 02/2013-SCM contém uma descrição das metodologias alternativas de valoração de ativos aplicáveis, não representando, porém uma listagem exaustiva dos mesmos. Com relação ao § 4º do Art. 6º, a redação proposta tem o objetivo de não ser restritiva, permitindo que novas metodologias que possam vir a surgir possam ser aplicadas, desde que atendam aos princípios da proposta de Resolução. Por oportuno, o Secretário da Audiência informou que será realizada uma revisão da redação do § 3º de forma a tornar mais clara a sua abrangência, dado que a redação atual inadvertidamente deixou uma lacuna na sua aplicação para os casos dos gasodutos em fase de operação após a data de publicação da Resolução.



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

- **No que diz respeito ao grau de incerteza associado às projeções de gastos o IBP teceu o seguinte comentário a respeito do Inciso VI do caput do Art. 7º:** *“Solicitamos esclarecimentos sobre qual será o intervalo de confiança adotado para o grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V. Uma vez que o intervalo de confiança seja o mesmo para todos os projetos, a comparação entre estes é facilitada.”* O Sr. Luciano Veloso esclareceu que os intervalos de confiança podem ser variáveis, sendo os mesmos função do estágio de planejamento em que se encontra o projeto. Além disso, ressaltou que gastos a serem realizados em períodos mais imediatos têm um grau de incerteza menor do que itens de gastos em horizontes de tempos mais distantes, o que justificaria a adoção de valores de graus de incerteza distintos para itens e grupos de itens de gasto.
- **Sobre o STI o IBP solicitou o seguinte esclarecimento:** *“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 [sic] adota fator de carga de 100% para o cálculo da tarifa de transporte interruptível (Cost of Services Rates - An Introduction).”* O Secretário da Audiência sustentou que pode-se argumentar que o intervalo para a tarifa interruptível pode estar compreendido entre uma tarifa definida de forma a que, no mínimo, sejam recuperados os custos incrementais da prestação do STI, e no máximo, o valor que o demandante do serviço estaria disposto a pagar. Alternativamente, pode ser defendido, sob a ótica da metodologia de tarifas baseadas em custo de serviço, que este valor máximo de uma tarifa interruptível deve ser calculado com base na tarifa do Serviço de Transporte Firme utilizando-se o fator de carga real observado no gasoduto. Dessa forma, ao invés do estabelecimento de um valor fixo para o fator de carga em norma, optou-se pela sua determinação caso a caso, com objetivo de refletir a qualidade relativa do serviço, além de não comprometer a oferta do Serviço de Transporte Firme pelo Transportador. Com relação à probabilidade de interrupção, por ocasião da proposição da Tarifa de Transporte aplicável ao STI deverá ser 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 STI é oferecido em Capacidade Ociosa, após o término do Período de Exclusividade, o padrão de movimentação do Gasoduto de Transporte deverá ser razoavelmente conhecido no percurso ofertado, permitindo uma avaliação da consistência das estimativas realizadas. Outro aspecto relevante a ser destacado é que deve ser criada uma exigência (em norma específica) de publicidade das programações e nomeações com a devida antecedência (por exemplo, um mês e um dia antes), com o intuito de informar ao mercado das oportunidades de acesso



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

em casos de ociosidade do sistema de transporte, promovendo, assim, a sua maximização de sua utilização.

- **A respeito do Serviço de Transporte Extraordinário (STE) o IBP teceu o seguinte comentário acerca do Inciso XVI do Art. 2º:** *“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).”* A este respeito o Sr. Luciano Veloso esclareceu que a regulamentação de STE 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 STE deve prever que, caso ocorra uma contratação de Serviço de Transporte Firme na Capacidade Disponível na qual ele é ofertado, o mesmo deve ser encerrado.
- **Ainda sobre o mesmo tema, STE, a ANFACER teceu o seguinte comentário acerca do Art. 9º, que trata dos critérios tarifários aplicáveis ao STE:** *“A ANFACER concorda e apóia a decisão da ANP no sentido de reverter para os carregadores firmes as receitas decorrentes da prestação de serviço de transporte extraordinário, porém a redação da resolução não define a forma como essa reversão será feita, diferentemente do tratamento que foi dado às receitas auferidas com a prestação de serviço de transporte interruptível, tratado no artigo 17º. Essa lacuna deixa no ar algumas questões sobre como e quando será aplicada a redução tarifária, em existindo um contrato de serviço de transporte extraordinário: Será feita imediatamente à assinatura do contrato de serviço de transporte extraordinário ou será postergada para outra data? A quem se destina a redução: aos carregadores existentes na época do evento ou aos posteriores? Se o processo for em revisão tarifária, quando terminar esse contrato extraordinário será necessário outra revisão para recompor ou apenas retorna à tarifa anterior? Essas são apenas algumas das questões que surge, e no sentido de tornar mais claros esse procedimento de redução das tarifas de transporte a ANFACER solicita que a ANP inclua na redação da resolução o mecanismo que será utilizado para essa reversão, explicitando como e quando será realizada.”* Para responder aos questionamentos da ANFACER o Secretário da Audiência esclareceu que O STE será regulamentado em Resolução específica da ANP (a revisão da Resolução nº 027/2005, que trata do acesso de terceiros aos Serviços de Transporte). Neste sentido, a presente proposta de norma apenas traz os critérios tarifários a serem seguidos para a oferta do referido Serviço de Transporte, sem entrar em considerações acerca da sua forma de contratação. Com relação ao repasse de receita, esta ocorrerá durante o prazo de duração do(s) Serviço(s) de Transporte Extraordinário de maneira similar à aplicação de uma Tarifa Compartilhada com o(s) Carregador(es) existente(s), porém sem a equiparação das condições



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

operacionais d/e que trata o § 1º do Art. 16 da proposta de Resolução. O Sr. Luciano Veloso destacou que a lógica por trás da proposta é que, por tratar-se de uma oferta de capacidade em Capacidade Disponível existente, aproveitando a infraestrutura já instalada, onde haveria pouca ou nenhuma necessidade de investimento de capital relevante. Assim sendo, os Carregadores firmes terão suas Tarifas de Transporte reduzidas, de forma a refletir o volume adicional de gás natural contratado sob uma mesma Base Regulatória de Ativos, mantendo-se a Receita Máxima Permitida do Transportador inalterada, exceto pelos custos e despesas adicionais decorrentes da prestação do STE.

- **No tocante ao reajuste anual das tarifas de transporte o IBP realizou o seguinte pedido de esclarecimento acerca do Art. 12:** *“Solicitamos esclarecimentos sobre a variação cambial, a qual afeta muitos custos de um gasoduto, seriam levados em consideração no reajuste na tarifa. Item é importante para o equilíbrio econômico financeiro do transportador.”* O Sr. Luciano Veloso informou que tendo em vista que determinados índices setoriais já incorporam a variação do câmbio, sua utilização como critério de reajuste da tarifa permite que as variações dos custos dos insumos afetados pela apreciação ou depreciação da moeda nacional sejam consideradas.
- **Com respeito ao repasse de receitas dos STIs dois agentes fizeram considerações:**
  - **ABRACE:** *“O mecanismo de atribuição de parcela da receita obtida com o serviço de transporte interruptível é um importante incentivo ao transportador para a otimização das capacidades ociosas no sistema. Esse ponto levanta uma importante discussão sobre qual é o equilíbrio ideal entre o incentivo ao transportador, inclusive na atração de investimentos a novos projetos de gasodutos, e a modicidade tarifária. Assim, apesar de este artigo já fazer parte da Resolução nº 029/2005, objeto de revisão desta consulta pública, a ABRACE propõe que sejam apresentadas as justificativas para os valores propostos.”* e
  - **IBP:** *“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.”*

O Secretário da Audiência informou que 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. Esclareceu que o Valor de 90% referente ao repasse da receita do STI 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



## Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

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

agentes da indústria e cuja documentação encontra-se no endereço eletrônico da ANP (Consultas e Audiências Públicas realizadas). Destacou que na ocasião foi debatido qual seria o valor ideal para o referido repasse de receita, cujo valor inicialmente proposto foi de 50%, tendo sido considerado excessivo pelo mercado, prevalecendo ao fim o valor (90%) que já constava da Portaria ANP nº 169/98, a primeira norma editada pela Agência que tratou do tema. Ressaltou, finalmente, que na presente Consulta e Audiência Pública não ocorreram manifestações por parte dos Transportadores no sentido de questionar este valor de repasse da receita decorrente da prestação do STI, o que pode ser um indicativo de que a sinalização é positiva diante do estágio atual de evolução do mercado.

Ao final dos esclarecimentos o Secretário passou a palavra ao Presidente da Audiência que questionou se alguém queria a palavra, a qual foi solicitada pelo representante da TAG.

O Sr. Érico Leite argumentou que Art. nº 19 dispõe que “*a desativação temporária ou permanente de instalações de transporte pelo transportador, implicará revisão da tarifa de transporte de maneira a contemplar a alteração de bens e instalações na base regulatória de ativos*”. Uma vez que a atividade de transporte de gás natural é caracterizada por grandes custos afundados, para que não reduza o retorno do transportador, questionou como a ANP enxerga que deva se tratar, na modelagem tarifária, esses custos, esses investimentos que serão desconsiderados a partir da desativação.

O Especialista em Regulação Marco Fidelis destacou que desde a publicação da Resolução ANP nº029/2005 há previsão de que a tarifa de transporte tem que refletir os serviços que estão sendo efetuados. Logo quando existe um ativo que não está se prestando ao serviço de transporte, a ANP não entende que ele tenha que ser remunerado em termos de tarifa. Isso não quer dizer que eventuais melhorias no sistema de transporte não devem ser feitas. As mesmas devem ocorrer desde que sejam eficientes.

O representante da TAG ressaltou que no caso da construção de um ramal, por exemplo, a imposição governamental da desativação de um trecho resultaria em redução no retorno original de um projeto. Questionou se, nesse caso, uma forma de eu manter o retorno seria pegar o montante ainda não depreciado dos investimentos originais e contemplá-los como baixa dentro do fluxo de caixa para critérios tarifários.

O Sr. Marco Fidelis informou que em casos específicos e particulares a ANP irá analisar e verificar o retorno do investimento. Ressaltou, no entanto, que a tarifa está relacionada à prestação de serviços de transporte.



**Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**

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

A palavra foi repassada ao Sr. José Cesário Cecchi. Após perguntar a todos os presentes se havia mais alguém que gostaria de se pronunciar, não tendo havido nenhuma manifestação, o Presidente da Audiência Pública encerrou a cerimônia às 16h14min.

Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 2013.

**José Cesário Cecchi**

Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus  
Derivados e Gás Natural - SCM  
Presidente da Audiência Pública

**Luciano de Gusmão Veloso**

Especialista em Regulação da Superintendência de Comercialização e  
Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural - SCM  
Secretário da Audiência Pública