



COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 18/2020 - DE 19/10/2020 A 02/12/2020

Consulta Pública da Minuta de Resolução Sobre Critérios de Independência e Autonomia dos Transportadores de Gás Natural

AGENTE	ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto - ATGás	Minuta de Resolução	Comentário Geral	<p>Prezados Senhores,</p> <p>A Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto- ATGás é uma associação sem fins lucrativos, que congrega empresas autorizadas a realizar o transporte dutoviário do gás natural no Brasil.</p> <p>Entre seus objetivos está a promoção da expansão da malha de gasodutos de transporte e o desenvolvimento do ambiente regulatório do setor, garantindo a devida segurança jurídica aos seus associados e contribuindo, assim, para a evolução da cadeia de valor do gás natural nacional como um todo.</p> <p>Saudamos, portanto, a iniciativa tomada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP de promover a Consulta Pública nº 18/20, sobre os critérios de independência e autonomia dos transportadores de gás natural e sua respectiva certificação.</p> <p>A referida Consulta Pública promove o salutar intercâmbio de ideias em benefício do aperfeiçoamento setorial, e sinaliza a independência entre os elos competitivo e regulado da cadeia de gás natural, tão almejada na transição para um regime de maior concorrência e eficiência deste segmento de negócios.</p> <p>A ATGás defende e incentiva tais valores para o desenvolvimento de um ambiente de negócios sustentável no País e vem, neste contexto, apresentar suas considerações, no espírito de colaboração para o aprimoramento do marco regulatório proposto.</p>

			<p>Como sabido, o mercado de gás natural brasileiro passa por um auspicioso momento de abertura, em que se vislumbra o acesso de novos atores a diferentes elos setoriais até então concentrados na atuação de um único agente dominante. Alguns importantes agentes nacionais e internacionais, motivados pelas benéficas sinalizações do Projeto Gás para Crescer, hoje traduzidas no PL da Nova Lei do Gás, já realizaram investimentos vultosos nas atividades de transporte de gás natural.</p> <p>Para a continuidade dessa conjuntura promissora, caberá ao órgão regulador balancear adequadamente as normas de proteção à competitividade das atividades setoriais com o dinamismo e flexibilidade necessários à atração de investimentos e à criação de liquidez no mercado.</p> <p>Por esse motivo, observadas as devidas normas de governança que preservem isonomia e independência dos agentes de transporte, é benéfico ao setor do gás que fiquem claras a possibilidade e as condições de participação a seus acionistas, empresas coligadas ou que tenham o mesmo controlador, de maneira não dominante ou que promova concentração de mercado, conferindo assim maior segurança e proporcionalidade à pretendida aplicabilidade da norma.</p> <p>Esse entendimento foi mais recentemente ratificado pela Nota Técnica nº 4/2020/SIM/ANP-RJ (Revisada), que reconhece o mérito do modelo de <i>independent transmission operator</i> - ITO, segundo o qual a empresa verticalmente integrada e a proprietária dos ativos de transporte são vinculadas do ponto de vista societário, preservadas, contudo, as salvaguardas de separação funcional e independência na gestão¹.</p> <p>A possibilidade de adoção de um modelo inspirado no conceito do ITO oferece uma transição suave e segura para o mercado de gás e foi fator determinante nos processos de avaliação e investimento nas transportadoras de gás pelos seus respectivos acionistas. Além de poder criar instabilidade no que diz respeito ao processo em curso de transição e de não contribuir para a continuidade operacional do transporte de gás pelo sistema integrado, uma guinada na postura previamente transmitida ao mercado representaria um sinal extremamente negativo de confiabilidade num momento tão importante, desfavorecendo o investimento industrial e fomentando o compromisso financeiro de natureza mais fluida e especulativa.</p> <p>Sob a perspectiva regulatória e jurídica, embora modelos de certificação baseados no OU, ISO e ITO sejam diferentes, todos eles pretendem assegurar o mesmo nível de</p>
--	--	--	---

			<p>independência e autonomia dos transportadores, não sendo razoável ou desejável prescindir de um modelo inspirado no ITO como forma de viabilizar o atual momento de transição e abertura do mercado.</p> <p>A ATGás pleiteia, portanto, o retomo da possibilidade de adoção de um modelo inspirado no conceito do ITO pelas empresas transportadoras de gás na minuta de Resolução, conforme amplamente difundido nos Projetos Gás para Crescer, Novo Mercado de Gás e em diferentes estudos técnicos do setor² e interpretado como aplicável nos termos do Projeto da Nova Lei do Gás.</p> <p>Da mesma forma, vale destacar a importância de se permitir a contratação pelas transportadoras de prestadores de serviços para a execução de parte das atividades não principais, inclusive de prestadores vinculados a empresas atuantes no setor concorrencial brasileiro. Como não existem no mercado local prestadores de serviços disponíveis que atendam a critério diverso, a continuidade dos negócios e a segurança do suprimento depende da flexibilização da restrição proposta da minuta de Resolução, observando a confidencialidade de informações que ensejem vantagem competitivas, a manutenção da ampla responsabilidade regulatória e civil do transportador e os devidos passos de transição que todos os países que promoveram a abertura de seus mercados trilharam para o amadurecimento.</p> <p>A retirada dessas amarras, que hoje são tão prematuras, possibilitaria às transportadoras centralizar seus esforços no desafio de implementar as medidas efetivamente necessárias para o atendimento de múltiplos agentes oriundos da abertura de mercado.</p> <p>Em prestígio à segurança jurídica, a ATGás gostaria de propor que a futura regulamentação de independência dos transportadores leve em consideração os preceitos legais aplicáveis para um processo regulatório de tal natureza, assegurando a proporcionalidade e razoabilidade necessárias a quaisquer medidas que possam resultar em algum tipo de restrição ao exercício de atividades econômicas, sem redução dos prazos de transição ou extrapolação do escopo previsto em legislação.</p> <p>A ATGás renova seus votos de estima e consideração e coloca-se ao inteiro dispor para prestar quaisquer esclarecimentos ou informações adicionais sobre o assunto.</p> <p>Notas: 1) Vide item 35 da NT n° 4/2020/SIM/ANP-RJ (Revisada), por exemplo; 2) Incluir referência às Notas Técnicas ANP e aos estudos do MME e da IEA sobre abertura.</p>
--	--	--	---

ATGás	Alteração do inciso II do art. 2º	II - operador independente: sociedade empresária ou consórcio destas que opera as instalações de transporte, de acordo com o disposto nos arts. 7º a 10º;	Alteração de redação sugerida para refletir a renumeração dos dispositivos da Resolução, de acordo com demais sugestões apresentadas abaixo.
ATGás	Alteração do inciso V do art. 2º	V - exercício de controle ou influência significativa: possibilidade, de modo permanente, de preponderância nas deliberações sociais, poder de eleger a maioria dos administradores ou poder de participar nas decisões das políticas financeira ou operacional de sociedade investida, sem controla-la, nos termos da Lei n. 6.404/76.	A minuta de Resolução menciona diferentes critérios de influência e controle, conforme expostos neste dispositivo, no artigo 4º e no artigo 22. Para fins de padronização e eliminação de qualquer possível conflito de interpretação, o ideal seria a harmonização de todos os dispositivos que tratam deste tema. Além disso, é fundamental que a definição utilizada seja proporcional a seu objetivo. Uma restrição ampla e subjetiva pode levar a restrições desproporcionais à participação societária simultânea em transportadores e no segmento concorrencial, reduzindo o número de participantes atuais e potenciais no mercado de gás natural brasileiro justamente em momento crucial de sua abertura para novos agentes, a fim de se atingir um mercado líquido e competitivo.
ATGás	Inclusão de novo Inciso ao art. 2º	Inclusão: Art. 2º, VI: transportador operador independente: sociedade empresária ou consórcio que detenha, na data de publicação desta Resolução, autorização de operação de instalações de transporte e que, independentemente de sua composição acionária, opere as instalações de transporte com autonomia e independência e de acordo com o disposto nos arts 13º e 14º.	<p>O modelo do <i>independent transmission operator</i> ITO - Transportador Operador Independente – é um dos modelos de independência do Transportador amplamente apresentados e analisados no contexto dos programas “Gás Para Crescer” e “Novo Mercado do Gás” e das discussões setoriais sobre a abertura deste mercado. A própria ANP, inclusive, mencionou e defendeu tal modelo no âmbito das Notas Técnicas ANP 004/2017-SCM e 004/2018-SIM, ambas submetidas ao processo de Tomada Pública de Contribuições. Adicionalmente, o PL do Gás (4.476/2020), inspirado na Diretiva Europeia 2009/73 quanto à independência dos transportadores, não descarta a possibilidade independência pelo ITO. Tais discussões e sinalizações levaram à realização de investimentos expressivos de agentes no setor baseados na premissa de viabilidade de adoção do modelo ITO.</p> <p>No entanto, o ITO não foi trazido nesta Minuta como umas das alternativas de independência do transportador.</p> <p>Vale ressaltar que, sob a perspectiva regulatória e jurídica, embora modelos de certificação baseados no OU, ISO e ITO sejam diferentes, todos eles pretendem assegurar o mesmo nível de independência e autonomia dos transportadores, não sendo razoável ou desejável prescindir de um modelo inspirado no ITO como forma de viabilizar o atual momento de transição e abertura do mercado.</p>

			<p>Aliás, é importante que os modelos de certificação respeitem as especificidades do mercado de gás natural brasileiro, inclusive sob a perspectiva econômica, a fim de evitar distorções que possam ir na contramão do processo de abertura.</p> <p>A NT da ANP ressalta que até mercados europeus relativamente mais líquidos adotaram o modelo OU ou a combinação dos modelos OU e ITO, o que demonstra que os países europeus se inspiraram nos modelos de independência para adotar os modelos e regras que melhor se adequassem às suas realidades. A possibilidade de adoção do modelo ITO pode representar para os transportadores existentes uma transição suave, sem qualquer prejuízo à independência da atividade de transporte almejada por esta Agência.</p> <p>Após ampla sinalização de que o ITO seria um modelo possível, a ausência de previsão na minuta de resolução, vai de encontro ao posicionamento expresso pela ANP e provoca uma grande frustração de expectativas dos investidores. A criação de regras restritivas de acesso e permanência na atividade de transporte de gás natural aumenta o grau de risco dos futuros investimentos e reduz significativamente a atratividade para novos players.</p> <p>Além da inexistência de Análise de Impacto Regulatório (AIR), conforme prevista no próprio regimento interno da ANP e na Nova Lei das Agências, não foi verificada na Nota Técnica da Minuta uma análise com a profundidade necessária que pudesse dar conforto aos agentes de mercado quanto aos impactos e confiabilidade das regras de transição propostas com a exclusão do ITO.</p> <p>Por fim, a não previsão do modelo ITO como alternativa para assegurar autonomia e independência do transportador teve como fundamento exclusivo o futuro reposicionamento da Petrobras neste elo da cadeia do gás natural, sob o pretexto de que, após o desinvestimento completo das transportadoras de gás (em linha com o compromisso assumido junto ao CADE), não haveria mais a necessidade de previsão do ITO a fim de acomodar sociedade verticalmente integrada. A ANP não considerou, entretanto, atuação de outros relevantes players que já figuram hoje como investidores das sociedades transportadoras e que, na data atual, possuem participações diretas ou indiretas em outros segmentos da cadeia.</p>
ATGás	Capítulo II	CAPÍTULO II	A alteração proposta visa compatibilizar o artigo com a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO

		Das Obrigações do Transportador Independente, do Transportador Operador Independente e do Operador Independente	
ATGás	Alteração do art. 3º	Art. 3º - Constitui obrigação do Transportador Independente, Transportador Operador Independente e do Operador Independente:	A alteração proposta visa compatibilizar o artigo com a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO.
ATGás	Alteração do inciso VIII do art. 3º	VIII - permitir a realização de inspeções, mesmo sem aviso prévio, às instalações de sua propriedade ou sob sua operação;	A alteração proposta visa compatibilizar a disposição com o modelo ISO.
ATGás	Alteração do inciso IX do art. 3º	IX - disponibilizar, em meio eletrônico acessível a qualquer interessado, informações sobre as características das instalações de sua propriedade ou sob sua operação , os serviços prestados, as tarifas aplicáveis, as capacidades disponíveis e os contratos celebrados, especificando partes, prazos e quantidades envolvidas;	A alteração proposta visa compatibilizar a disposição com o modelo ISO.
ATGás	Inclusão de novo artigo, parágrafos e alíneas	Inclusão: Art. 3A: Observado o disposto no art. 3º, o Transportador Independente, Transportador Operador Independente e Operador Independente deverão possuir, diretamente ou através da contratação de terceiros, os recursos humanos, técnicos, financeiros e físicos necessários para realizar as funções relacionadas à prestação do serviço de transporte. §1º As atividades acessórias, tais como, sem limitação, serviços de limpeza, logística de correspondências, aluguel e manutenção de frota, serviços relativos as faixas de domínio e terrenos, incluindo o seu compartilhamento, cessão de uso ou arrendamento, plano de saúde e previdência de	As disposições deste artigo devem ser aplicáveis a todos os modelos de independência do transportador – OU, ITO, ISO. A subcontratação (terceirização) para a prestação dos serviços acessórios de outras empresas, inclusive aquelas sob controle ou influência de empresas no ramo concorrencial da cadeia de gás natural, não deve ser descartada, uma vez que pode significar ganho em eficiência de custos. Além disso, o transportador deve poder optar por focar em suas atividades principais, especialmente considerando suas novas atribuições com a abertura do mercado e a implantação do regime de entradas e saídas, enquanto resguarda a continuidade e segurança dos serviços de transporte de gás natural canalizado. Neste modelo, a coordenação e planejamento dos serviços e as responsabilidades do ponto de vista regulatório e civil continuam sendo do transportador, ainda que haja a terceirização de algumas delas. Sob esta ótica, a adoção de parâmetros e princípios para tal subcontratação, em conjunto com a atuação regulatória da ANP, aprovando as contratações dos

		<p>funcionários, processamento de folha salarial e segurança das instalações poderão ser terceirizadas.</p> <p>§2º A contratação ou prestação de serviços não acessórios de outras empresas, inclusive aquelas sob controle ou influência significativa, ou detentoras de controle ou influência significativa sobre empresas que atuem no ramo concorrencial da cadeia de gás natural, serão permitidas, desde que resultem em ganhos de eficiência de custos e observem as seguintes condições:</p> <p>a) Não implique em tratamento discriminatório a agentes de mercado;</p> <p>b) Tenham os termos e condições de prestação previamente aprovados e monitorados pela ANP, quando assim exigido pelo órgão regulador.</p>	<p>transportadores quando assim exigido pelo regulador, seria suficiente para coibir práticas anticompetitivas e prejudiciais ao mercado, como proposto a partir da inclusão do §2º sugerido.</p>
ATGás	Seção I do Capítulo II	<p>Seção I</p> <p>Da Separação Jurídica, Patrimonial e Societária do Transportador Independente</p>	<p>A alteração proposta visa compatibilizar a seção I com a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO.</p>
ATGás	Alteração do Art. 4º	<p>Art. 4º- O Transportador Independente deverá ser independente e autônomo nos planos jurídico, patrimonial e societário das sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam diretamente ou indiretamente, as atividades de exploração, desenvolvimento produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural.</p>	<p>A alteração proposta visa compatibilizar a seção I com a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO, de forma que esta seção se aplica exclusivamente ao OU.</p>
ATGás	Alteração do § 1º Art. 4º e inclusão de novo parágrafo	<p>§ 1º- É vedada relação societária direta ou indireta que implique em exercício de controle ou influência significativa entre Transportador Independente e sociedade empresária ou consórcio destas que atue nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e</p>	<p>Ajuste refletindo o conceito de OU. O ajuste na parte inicial da redação, além privilegiar a consistência da utilização das referências na Resolução, também tem por finalidade evitar que uma restrição ampla e subjetiva crie restrições desproporcionais à participação societária simultânea em transportadores e no segmento concorrencial, reduzindo o número de participantes atuais e potenciais no mercado de gás natural brasileiro justamente em momento crucial de sua abertura para novos agentes.</p>

		<p>comercialização de gás natural, exceto para aquisição de gás natural para geração de energia elétrica ou consumo para suas atividades.</p> <p>§ 2º - Não se aplica a vedação prevista no § 1º deste artigo para transportadores autorizados até a data da publicação desta Resolução, quando a participação da sociedade empresária ou consórcio nos segmentos concorrenciais listados naquele dispositivo for inferior a 20% do volume total de gás natural comercializado no seu mercado relevante de gás natural, considerando a malha integrada, de acordo com a média móvel dos últimos 12 meses, conforme informações mensais publicadas pela ANP ou quando a participação se der em segmentos com remuneração baseada em tarifas reguladas.</p>	<p>Além disso, o transportador existente deveria poder participar indiretamente em outros segmentos com remuneração baseada em tarifas reguladas, tendo em vista que estes também deveriam estar sujeitos a regras de independência.</p> <p>Por fim, não deveria haver restrições ao grupo econômico do qual o transportador faz parte no que diz respeito à mera aquisição de gás para geração de energia elétrica ou consumo próprio em suas instalações, desde que a aquisição de gás natural se dê para geração de energia elétrica e/ou consumo próprio para as atividades da UTE.</p> <p>Tendo em vista que o objetivo último desta regulação é não gerar favorecimentos que impeçam a configuração de um mercado concorrencial, entende-se que o período de transição no segmento de transporte objeto desta regulação deveria considerar como transportadores independentes (OU) os transportadores atualmente em operação que façam parte de grupos econômicos com atuação não dominante nos elos competitivos e, portanto, sem poder de influenciar preço (<i>price takers</i>). O percentual sugerido para caracterização de uma participação relevante tem como referência outros normativos em vigor no país, inclusive a Lei de Defesa da Concorrência.</p>
ATGás	Exclusão do art. 5º	<p>Art. 5º - O Transportador deverá dispor de todos os recursos humanos, técnicos, materiais e financeiros necessários ao cumprimento das suas obrigações nos termos da presente Resolução e ao exercício da atividade de transporte de gás natural, devendo ser o proprietário de todos os ativos e contratar o pessoal necessário ao exercício da atividade de transporte de gás natural, inclusive para o desempenho das funções societárias.</p>	<p>Tendo em vista os ajustes sugeridos para que tais disposições, conforme adaptadas, sejam aplicadas a todos os modelos OU, ITO e ISO, este artigo deveria ser excluído – seu conteúdo está abordado na proposta e inclusão do Artigo 3ª, acima.</p>
ATGás	Exclusão do § 1º do art. 5º	<p>§ 1º - O Transportador deverá ser proprietário dos ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural, ou transferir a operação dos seus ativos de transporte para um Operador Independente nos casos previstos nesta Resolução.</p>	<p>Este tema foi realocado para o item 3-A.</p>
ATGás	Exclusão do § 2º do art. 5º	<p>§ 2º - São proibidas a subcontratação de pessoal e a prestação de serviços entre o transportador independente e empresas ou consórcio de</p>	<p>Este tema foi realocado para o item 3-A.</p>

		empresas que exerçam, diretamente ou por meio de empresas coligadas, as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, sem prejuízo do disposto no art. 6º.	
ATGás	Exclusão do art. 6º	Art. 6º- O Transportador somente poderá prestar serviços a sociedade empresária ou consórcio destas que exerça, diretamente ou por meio de empresas coligadas, as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural caso a prestação desses serviços:	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do inciso I do art. 6º	I – não implique tratamento discriminatório dos usuários da rede de transporte;	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do inciso II do art. 6º	II – seja acessível a todos os usuários da rede de transporte nos mesmos termos e condições; e	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do inciso III do art. 6º	III – não restrinja, distorça ou coloque entraves à concorrência na indústria do gás natural.	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do Parágrafo Único do art. 6º	Parágrafo Único – Os termos e condições da prestação dos serviços de que trata o caput deverão ser aprovados pela ANP.	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Alteração do art. 7º	Art. 6º- A fim de assegurar a independência e autonomia do Transportador Independente , são estabelecidas as seguintes vedações, observado o disposto no artigo 4º.	Adaptação do caput e dos incisos a fim de prever sua aplicabilidade ao transportador independente (modelo OU);
ATGás	Alteração do inciso I do art. 7º	I – o Transportador Independente ou as sociedades empresárias que o controlem não podem, direta ou indiretamente, exercer controle ou influência significativa sobre sociedade empresária que exerça quaisquer atividades de exploração,	Vide comentário ao caput do art. 7º.

		desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural;	
ATGás	Alteração do inciso II do art. 7º	II – as pessoas físicas ou jurídicas que exerçam quaisquer atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural ou as sociedades empresárias que as controlem não podem, direta ou indiretamente, exercer controle ou influência significativa sobre o Transportador Independente ;	O trecho excluído já está capturado no inciso I deste art. 7º. Além disso, sugere-se a utilização de terminologia similar àquela prevista na Lei 6.404/76.
ATGás	Exclusão do inciso III do art. 7º	III – o transportador ou quaisquer dos seus acionistas não podem, direta ou indiretamente, designar membros dos órgãos de administração ou de fiscalização de sociedades empresárias que exerçam atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural ou de entes que legalmente as representem;	As restrições estabelecidas neste item se sobrepõem àquelas do artigo 2º inciso V. Ademais, a Lei 6.404/76 já possui uma série de mecanismos de controle que visam a assegurar decisões independentes pelas companhias. Assim, hoje as transportadoras já estão sujeitas a obrigações de transparência/divulgação de informações ao mercado perante a CVM. Além disso, pela Lei 6.404/76, membros de órgãos sociais/fiscalizadores em uma companhia estão sujeitos a deveres fiduciários específicos em relação à entidade na qual atuam, de modo que as vedações relativas à participação de administradores em outras sociedades atuantes nos elos concorrenciais da cadeia do gás criam restrição extremamente severa, quando já existem mecanismos de proteção suficientes na legislação em vigor.
ATGás	Exclusão do inciso IV do art. 7º	IV – as pessoas físicas ou jurídicas que exerçam controle ou poder de influência sobre sociedades empresárias que exerçam atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural não podem, direta ou indiretamente, designar membros dos órgãos de administração ou de fiscalização do transportador ou de entes que legalmente o representam;	Vide comentário ao inciso III
ATGás	Exclusão do inciso V do art. 7º	V – as pessoas físicas ou jurídicas que integram os órgãos de administração ou de fiscalização do	Vide comentário ao inciso III

		transportador ou os órgãos que legalmente os representem estão impedidas de integrar órgãos sociais, participar da estrutura organizacional ou prestar serviços, direta ou indiretamente, a sociedades empresárias que exerçam atividade de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural;	
ATGás	Exclusão do inciso VI do art. 7º	VI o transportador deve restringir o acesso às informações comercialmente sensíveis para representantes de sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam, diretamente ou por meio de sociedades empresárias coligadas, atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural e que tenha sido eventualmente designados para funções no transportador distintas daquelas citadas nos incisos IV e V;	Virtualmente, esta regra acaba gerando a vedação de indicação de empregados de um acionista não controlador/com influência significativa para atuar como colaboradores em funções do transportador distintas das funções de administração, já que a impossibilidade de acesso às informações tornaria impossível o exercício de suas funções.
ATGás	Alteração e renumeração do inciso VII do art. 7º	III - o Transportador Independente deve tornar público, para quaisquer interessados, seu código de conduta relativo à independência funcional das atividades de transporte de gás natural em relação à operação das demais atividades previstas em seu instrumento constitutivo.	Adaptação do caput e dos incisos a fim de prever sua aplicabilidade ao transportador independente (modelo OU);
ATGás	Alteração do inciso I do parágrafo único do do art. 7º	I – estabelecer as obrigações dos funcionários e dos prestadores de serviço do Transportador Independente;	Adaptação a fim de prever sua aplicabilidade ao transportador independente (modelo OU);
ATGás	Alteração e renumeração do caput do art. 8º	Art. 7º - O Operador Independente deverá ser independente e autônomo nos planos jurídico, patrimonial e societário das sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam diretamente ou indiretamente as atividades de exploração,	A minuta de Resolução não possuía disposição clara sobre os critérios de autonomia e independência do operador independente. Dessa forma, sugere-se a adoção de critério semelhante àquele aplicável ao transportador independente

		desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, sendo a ele aplicáveis as restrições previstas no artigo 4º.	
ATGás	Exclusão do inciso I do art. 8º	I – demonstrar que tem os recursos humanos, técnicos, financeiros e físicos necessários para realizar suas funções;	Tendo em vista os ajustes sugeridos para que tais disposições, conforme adaptadas, sejam aplicadas a todos os modelos OU, ITO e ISO, este artigo deveria ser excluído – seu conteúdo está abordado na proposta e inclusão do Artigo 3ª, acima.
ATGás	Exclusão do inciso II do art. 8º	II – possuir a capacidade de cumprir as obrigações previstas na Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 (ou outro instrumento normativo que vier a substituí-la), acerca das condições de acesso de terceiros aos gasodutos de transporte de gás natural, incluindo a cooperação com os demais transportadores membros do sistema de transporte de gás natural;	Vide comentário ao inciso I.
ATGás	Exclusão do inciso III do art. 8º	III – cumprir todas as obrigações de um transportador previstas no art. 3º; e	Vide comentário ao inciso I.
ATGás	Exclusão do inciso IV do art. 8º	IV – seguir todas as normas atinentes à atividade de transporte de gás natural editadas pela ANP e por quaisquer órgãos competentes.	Vide comentário ao inciso I.
ATGás	Alteração e renumeração do art. 9º	Art. 8º- O operador independente de instalações de transporte, cuja gestão lhe foi confiada pelo proprietário das instalações de transporte, deverá:	Ajuste sugerido para compatibilização do termo com as definições apresentadas na minuta de Resolução.
ATGás	Exclusão do § 1º do art. 9º	§ 1º – São proibidas a subcontratação de pessoal e a prestação de serviços entre o operador independente e sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam, diretamente ou por meio de empresas coligadas, as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, sem prejuízo do disposto no art. 10.	Este tema foi realocado para o item 3-A.

ATGás	Exclusão do inciso I do art. 10	I não implique tratamento discriminatório dos usuários da rede de transporte	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do inciso II do art. 10	II seja acessível a todos os usuários da rede de transporte nos mesmos termos e condições; e	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do inciso III do art. 10	III não restrinja, distorça ou coloque entraves à concorrência na indústria do gás natural	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Exclusão do parágrafo único do art. 10	Parágrafo Único - Os termos e condições da prestação dos serviços de que trata o caput deverão ser aprovados pela ANP.	Este tema foi realocado para o item 3-A.
ATGás	Ajuste de numeração do art. 11	Art. 9º - O proprietário de instalações de transporte que ceder a gestão de seus ativos para um operador independente deverá:	Ajuste de numeração apenas para refletir as sugestões de exclusão de dispositivos anteriores.
ATGás	Ajuste de numeração do art. 12	Art. 10 - O Operador Independente e o proprietário das instalações de transporte deverão celebrar contrato contendo os detalhes das condições e responsabilidades contratuais de cada uma das partes.	Ajuste de numeração apenas para refletir as sugestões de exclusão de dispositivos anteriores.
ATGás	Inclusão de nova Seção	Inclusão: Seção III Da Independência Funcional do Transportador Operador Independente	
ATGás	Inclusão de artigo, incisos e parágrafos	Inclusão: Art. 13 - O transportador operador independente deverá ter atuação independente e autônoma em relação à empresa ou consórcio de empresas que atue diretamente ou exerça controle ou influência significativa sobre sociedades que atuem nas atividades de exploração, desenvolvimento,	A inclusão proposta visa refletir a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO. Vide comentários ao artigo 2º, VI

produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural.

I - A empresa ou consórcio de empresa atue nas atividades concorrenciais descritas no inciso I e que possa exercer controle ou influência significativa sobre o transportador operador independente não deverá exercer influência significativa sobre este quanto ao seu comportamento, competitividade na execução de suas tarefas diárias, gestão do sistema de transporte ou planejamento de expansão da infraestrutura, ressalvado o disposto no §2º abaixo;

II - O transportador operador independente terá autonomia decisória em relação aos ativos necessários para operar, manter e desenvolver o sistema de transporte;

II I-O transportador operador independente terá autonomia para captação de recursos financeiros aplicados às atividades relativas ao transporte de gás natural;

§1º O transportador operador independente deverá ter uma política de partes relacionadas ou programa que assegure a vedação à prática de mecanismos discriminatórios. Este programa será conduzido por uma área dedicada do transportador operador independente e estará sujeito à fiscalização e monitoramento pela ANP, devendo contemplar:

I - Monitoramento da política ou programa de auditoria;

II - Relatório anual, com sumário das ações para implementação do programa a ser submetido à ANP;

III - Notificação de dificuldades verificadas à ANP;

		<p>IV - Informe de relações comerciais e financeiras ocorridas entre o transportador operador independente e a empresa que atue ou exerça controle ou poder de influência sobre sociedade que atue nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, observado o disposto no inciso I.</p> <p>§2º A empresa ou consórcio de empresas que atue diretamente ou exerça controle ou influência significativa sobre sociedades que atuem nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural e detenha controle ou influência significativa sobre o Transportador Operador Independente poderão deliberar sobre as seguintes matérias, entre outras:</p> <p>I. Plano financeiro anual e de longo prazo dos investimentos do Transportador Operador Independente</p> <p>II. Nível e estrutura de endividamento do Transportador Operador Independente</p> <p>III. Distribuição de proventos do Transportador aos acionistas</p>	
ATGás	Inclusão de artigo, incisos e parágrafos	<p>Inclusão:</p> <p>Art. 14 - Além das obrigações previstas no art. 3º, o transportador operador independente deverá:</p> <p>I - Conceder e gerenciar as solicitações de acesso de terceiros às instalações de transporte;</p> <p>II - cobrar as tarifas de transporte correspondentes ao acesso de terceiros às instalações de transporte;</p>	<p>A inclusão proposta visa refletir a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO.</p> <p>Vide comentários ao artigo 2º, VI.</p>

		<p>III - operar e manter as instalações de transporte de acordo com as disposições da legislação vigente;</p> <p>IV - Planejar a infraestrutura necessária ao funcionamento eficiente e adequado das instalações de transporte sob sua gestão, bem como obter as autorizações e as licenças correspondentes para construí-las e operá-las.</p>	
ATGás	Inclusão do inciso III no art. 15	<p>Inclusão:</p> <p>III: transportador operador independente, de acordo com o disposto no arts. 13 e 14.</p>	<p>A inclusão proposta visa refletir a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO.</p> <p>Vide comentários ao artigo 2º, VI</p>
ATGás	Inclusão de parágrafo único ao art. 15	<p>Inclusão:</p> <p>§1º É facultada a certificação como transportador independente para transportadores autorizados até a data da publicação desta Resolução, quando a participação da sociedade empresária ou consórcio nos segmentos concorrenciais listados no caput deste artigo for inferior a 20% do volume total de gás natural comercializado no seu mercado relevante de gás natural, considerando a malha integrada, de acordo com a média móvel dos últimos 12 meses, conforme informações mensais publicadas pela ANP, ou quando a participação se der em segmentos com remuneração baseada em tarifas reguladas.</p>	<p>O transportador existente deveria poder participar indiretamente em outros segmentos com remuneração baseada em tarifas reguladas, tendo em vista que estes também deveriam estar sujeitos a regras de independência.</p> <p>Por fim, não deveria haver restrições ao grupo econômico do qual o transportador faz parte no que diz respeito à mera aquisição de gás para geração de energia elétrica ou consumo próprio em suas instalações, desde que a aquisição de gás natural se dê para geração de energia elétrica e/ou consumo próprio para as atividades da UTE.</p> <p>Tendo em vista que o objetivo último desta regulação é não gerar favorecimentos que impeçam a configuração de um mercado concorrencial, entende-se que o período de transição no segmento de transporte objeto desta regulação deveria considerar como transportadores independentes (OU) os transportadores atualmente em operação que façam parte de grupos econômicos com atuação não dominante nos elos competitivos e, portanto, sem poder de influenciar preço (<i>price takers</i>). O percentual sugerido para caracterização de uma participação relevante tem como referência outros normativos em vigor no país, inclusive a Lei de Defesa da Concorrência</p>
ATGás	Alteração do § 2º do art. 16	<p>§ 2º - O transportador independente, proprietário das instalações de transporte ou o transportador operador independente deverá comunicar à ANP qualquer alteração que cause a necessidade de reavaliar a decisão de certificação de independência.</p>	<p>Ajuste proposto visa refletir a estrutura sugerida para a minuta resolução, contemplando os modelos OU, ISO e ITO.</p>

ATGás	Inclusão de novo inciso I ao art. 17 e renumeração dos incisos seguintes	Inclusão: I - Requerimento à ANP especificando qual tipo de modelo de autonomia e independência deverá ser certificado, entre os modelos de transportador independente, operador independente e transportador operador independente;	A inclusão sugerida tem por finalidade trazer clareza para o fato de que o transportador deverá indicar para a ANP qual modelo de autonomia e independência está implementando, entre OU, ITO ou ISO.
ATGás	Inclusão do inciso X ao art. 17	Inclusão: X – detalhamento da política de partes relacionadas e/ou programa de auditoria para vedar a prática de mecanismos discriminatórios.	Inclusão sugerida para viabilizar a certificação de independência do transportador operador independente.
ATGás	Alteração do art. 22	Art. 22- O transportador que detiver a propriedade de seus ativos de transporte e que, na data da publicação desta Resolução estiver sob o exercício de controle ou influência significativa, ou exercer controle ou influência significativa sobre sociedade empresária ou consórcio destas que atue ou exerça funções nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação carregamento e comercialização de gás natural (nos termos definidos no artigo 2º VI desta Resolução), poderá manter a propriedade das instalações de transporte, desde que obtenha certificação de acordo com os modelos de transportador independente, operador independente ou de transportador operador independente, de acordo com as condições e prazos previstos nesta Resolução e dentro do prazo previsto no artigo 23, observadas as disposições legais pertinentes.	Alteração com o objetivo de compatibilizar a disposição com a sistemática adotada na minuta de possibilidade de adoção do modelo ITO. Caso o PL do Gás estipule um prazo máximo para a validade da certificação de independência, esta restrição já pode ser capturada pelo texto incluído ao final do artigo.
ATGás	Alteração do art. 23	Art. 23 - O prazo para a obtenção da certificação de independência será de até três anos, contados da publicação de lei ordinária que estabeleça a obrigatoriedade de certificação de independência	Alteração sugerida a fim de compatibilizar a previsão com os termos do PL do Gás PL do Gás (4.476/2020) e possibilitar o prazo adequado de transição que assegure a confiabilidade e continuidade do serviço de transporte de gás canalizado.

		<p>dos transportadores, ou de até dois anos, contados da edição desta Resolução, o que expirar por último.</p>	<p>Também não foi levado em consideração que a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro é, atualmente, a principal prestadora de serviços de manutenção e operação dos gasodutos de duas das transportadoras existentes e possui relação societária com empresa verticalmente integrada.</p> <p>Em consequência, não haveria possibilidade de utilizá-la como um operador independente, ainda que esta empresa assumisse outras funções que hoje não realiza, como gestão do acesso e dos contratos de transporte, e, portanto, o prazo determinado para a certificação na única alternativa ao OU constante na minuta não se adequa aos contratos de prestação de serviços vigentes e de conhecimento da própria ANP.</p> <p>Além da inexistência de Análise de Impacto Regulatório (AIR), conforme prevista no próprio regimento interno da ANP e na Nova Lei das Agências, não foi verificada na Nota Técnica da Minuta uma análise com a profundidade necessária que pudesse dar conforto aos agentes de mercado quanto aos impactos e confiabilidade das regras de transição propostas com a exclusão do ITO.</p>
<p>Associação Brasileira dos Grandes Consumidores de Energia e Consumidores Livres – ABRACE</p>	<p>Minuta de Resolução</p>	<p>Comentário Geral</p>	<p>Inicialmente parabenizamos à ANP pela realização da presente consulta pública que tem como objetivo normatizar um tema já bastante discutido no setor: a independência da prestação do serviço de transporte em relação às atividades concorrenciais da cadeia de valor do gás natural. O amplo debate em torno da promoção da independência iniciou-se há alguns anos e decorre da necessidade de aperfeiçoarmos a regulação do setor para promover a entrada de novos <i>players</i> e a competição, já que apenas a separação jurídica e contábil não foram suficientes para solucionar as práticas discriminatórias observadas e que impedem o acesso a este segmento.</p> <p>Destacamos que a agência realizou em 2018 tomada pública prévia à proposta de regulação, num esforço democrático de trazer as melhores soluções. Nesta oportunidade, a ANP apresentou documento técnico robusto mostrando as soluções aplicadas por outros países, principalmente europeus, que observavam problemas similares aos que enfrentamos no Brasil. A proposta da agência foi pela escolha transitória entre três modelos regulatórios: i) <i>Ownership Unbundling</i> (OU): separação completa entre o transporte e as demais atividades; ii) Transportador Independente (ITO): proprietário da rede de transporte e também operador, que deve atuar de forma independente em relação aos outros elos da cadeia produtiva do gás natural; e</p>

			<p>iii) Operador Independente de Sistema (ISO): modelo em que não há imposição à separação entre as atividades, mas a operação da rede é realizada por um agente independente. Em que pese a necessidade de acompanhamento do regulador em quaisquer dos modelos apresentados, no modelo ITO o esforço regulatório é maior, sobretudo em relação às regras de acesso de terceiros e aos investimentos, como a ABRACE também apontou em suas contribuições à TPC nº 6/2018.</p> <p>Por esta razão, apoiamos a decisão da ANP de não considerar o modelo ITO na presente proposta e reforçamos que, neste momento de grande esforço do regulador em cumprir de forma célere todos os compromissos assumidos na agenda regulatória do Novo Mercado de Gás – inclusive para viabilizar a oferta de capacidade firme e interruptível decorrente das ações do Termo de Compromisso de Cessação de Prática (TCC) firmado entre Cade e Petrobras – parece não haver viabilidade institucional de se aplicar no Brasil um modelo com estas características, que irá requerer uma fiscalização intensa e contínua. Do contrário, mesmo que houvesse um esforço para aumentar o corpo técnico da agência, as condições necessárias para que este modelo efetivamente se reflita em independência não viria no momento adequado e esperado pelo mercado.</p> <p>Percebe-se que a norma proposta considera grande parte das contribuições já discutidas pelos agentes e regulador. A ANP se preocupou em definir critérios claros e objetivos para garantir a independência e a autonomia na operação do transporte – inclusive impedindo que o corpo técnico e diretivo seja pactuado entre o transportador/operador independente e empresas que exercem outras atividades da cadeia produtiva do gás – algo que corroboramos na íntegra. Um outro ponto destacado é a aplicação do modelo OU como objetivo final para a independência do transporte. A opção pelo modelo ISO, portanto, terá caráter transitório, apenas para aqueles transportadores já estabelecidos no mercado que encontrarem dificuldades para atender aos requisitos de classificação do <i>Ownership Unbundling</i>. Deste modo, novas autorizações bem como a venda dos ativos de transporte pela Petrobras – em cumprimento ao TCC firmado com o Cade – deverão observar as regras estabelecidas pelo OU e não do ISO.</p> <p>Nesta acepção, caso a norma em consulta pública não seja publicada antes do início da venda dos ativos de transporte pela Petrobras – cuja conclusão é esperada para dezembro de 2021 – a ABRACE considera prudente que o CADE e a ANP exijam qualificação técnica dos investidores interessados na aquisição destes ativos,</p>
--	--	--	--

			<p>eliminando o risco de comprometer a independência operativa, como aconteceu recentemente, em que a Transpetro – mesmo que transitoriamente – mantem-se como operadora dos gasodutos desinvestidos. Da mesma forma, reforçamos que, embora o TCC seja flexível neste sentido, conforme transcrição abaixo, é importante que até que ocorra a venda de seus ativos a Petrobras adira às regras impostas pela ANP, garantindo a independência preconizada pela agência.</p> <p>2.1.2. Enquanto não forem realizadas as alienações de suas participações societárias na NTS, TAG, TBG, bem como a alienação da participação acionária indireta em companhias distribuidoras, a COMPROMISSÁRIA deverá, no prazo de até 6 (seis) meses contados da data de assinatura deste Termo de Compromisso, indicar nessas empresas de transporte e na GASPETRO, Conselheiros de Administração que se enquadrem no conceito de conselheiros independentes, assim definido pelas regras do Novo Mercado, com o objetivo de assegurar a desverticalização funcional das empresas.</p> <p>2.1.2.1. O compromisso estabelecido no item 2.1.2 acima não impede que a COMPROMISSÁRIA indique representantes para ocupar função de diretor ou outras funções técnicas e operacionais na NTS, TAG, TBG e na GASPETRO. [g.n]</p> <p>Ademais, sugerimos a inclusão de termo de cooperação entre transportadores que deverá ser estabelecido conforme o código comum de acesso a estas instalações, previsto na agenda regulatória da ANP. A urgência da transparência das informações de forma coordenada e organizada é fundamental para permitir e facilitar o acesso de novos carregadores à rede de transporte. Assim, dentre as funções exigidas ao transportador ou operador independentes deve constar o termo de cooperação entre estes agentes, objetivando a integração entre as áreas de mercado.</p> <p>Tendo isto em vista, a ABRACE apresenta a seguir suas considerações a esta Consulta Pública e, mais uma vez, parabeniza a ANP pelo excelente trabalho.</p>
ABRACE	Inclusão de inciso e parágrafos ao Art. 3º	disposto nos arts. 7º a 10º ;	Em que pese haver previsão para a regulação do Código Comum de Acesso ao transporte pela ANP, a necessidade de coordenação entre as áreas de mercado se faz urgente. Por isso sugerimos que dentre as obrigações impostas ao transportador e operador independentes do sistema esteja prevista a assinatura de termo de compromisso para disponibilização das informações necessárias ao acesso coordenado às instalações de transporte ao mercado.

			A publicidade dessas informações, periodicamente atualizadas, em local público e de fácil acesso irá facilitar a negociação de capacidade e garantir o tratamento isonômico entre carregadores, sobretudo neste período transitório para um mercado mais competitivo.
ABRACE	Inclusão de inciso no Art. 8º	<p>Art. 8º O operador independente deverá:</p> <p>(...)</p> <p>V – cumprir com os critérios de autonomia e independência exigidos a um transportador, nos termos do art. 7º.</p>	<p>Embora subjetivo ao conceito de operação independente, a ABRACE considera importante reforçar na minuta de resolução proposta a exigência ao operador de cumprimento dos critérios de autonomia e independência estabelecidos no art. 7º, que foram impostos ao transportador (modelo <i>Ownership Umbundling</i>).</p> <p>Atualmente, a Transpetro – subsidiária integral da Petrobras – opera de forma centralizada grande parte da malha integrada de transporte de gás. Assim, embora concebida a restrição à subcontratação técnica e operacional entre transportadores e empresas que atuem nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, não há nenhuma restrição a empresas que atuem na operação do transporte, mas que estejam vinculadas a empresas que exerçam as atividades destacadas.</p> <p>Sendo assim, sugerimos a inclusão de inciso que deixe claro que o ISO deverá atender aos mesmos critérios de independência e autonomia, evitando o risco de a Transpetro manter-se operadora destas instalações.</p>
ABRACE	Inclusão de parágrafos ao Art. 21	<p>Art. 21. Na hipótese de indeferimento da solicitação de certificação de independência, o transportador não poderá:</p> <p>(...)</p> <p>§ 1º - A autorização para o exercício da atividade de transporte poderá ser revogada pela ANP, caso sejam comprovadas práticas discriminatórias ou ausência de transparência pelo transportador não certificado, que impeça ou dificulte o acesso de interessados.</p> <p>§ 2º - A ANP elegerá operador independente, até que nova autorização seja emitida.</p>	<p>Consideramos frágil apenas a restrição à celebração de novos contratos e à obtenção de novas autorizações para transportadores que tenham recebido o indeferimento ao pedido de certificação de independência. Os riscos decorrentes da ausência de autonomia operacional são elevados¹ e podem comprometer o desenvolvimento do mercado brasileiro de gás natural, uma vez que grande parte dos contratos vigentes são de longo prazo.</p> <p>Assim, caso o transportador não cumpra com os critérios exigidos para uma operação independente e caso a ANP perceba o exercício de práticas discriminatórias com efeitos deletérios ao acesso a este segmento, deverá revogar a autorização do transportador e eleger operador independente até que nova autorização seja emitida.</p> <p>Nota: 1) Em mercados em que foi permitido a empresas subsidiárias à empresa supridora atuarem como transportadoras, não houve desenvolvimento da competição entre agentes, nem da expansão do mercado de gás, que se manteve altamente concentrado. As empresas incumbentes não promoviam a comercialização independente de gás e novos entrantes eram dependentes das empresas verticalmente integradas. Também se observou limitada concorrência nos mercados que mantiveram o operador do transporte interligado à empresa</p>

			<p>produtora/comercializadora de gás, devido à existência em vigor de contratos de longo prazo, e ainda de contratos de importação de longo prazo, reduzindo o número de ofertas competitivas ao mercado.</p> <p>Do mesmo modo foram listados uma série de abusos de poder de mercado por empresas operadoras subsidiárias de empresas produtoras/comercializadoras, principalmente: i) restrições da empresa controladora quanto aos investimentos das empresas de transporte; ii) contratos de gás (molécula) eram firmados de forma conjunta com os contratos de transporte, prejudicando a transparência das informações; iii) condições contratuais, nomeações de acesso ao transporte e tarifas mais favoráveis para empresas supridoras afiliadas ao operador de transporte. O relatório da União Europeia com o objetivo de corrigir estes problemas propôs diversas medidas remediadoras, as quais merecem destaque: i) a separação obrigatória da propriedade e maior transparência das informações relativas à disponibilidade de capacidade; e ii) regulação de mecanismos de gerenciamento do congestionamento contratual – use-it-or-lose-it – para a capacidade de transporte que não estivesse sendo utilizada.</p>
<p>Petrobras Transporte S.A. - Transpetro</p>	<p>Nota Técnica de Regulação</p>	<p><u>Comentário Geral AIR:</u></p> <p>Realização de Análise de Impacto Regulatório para avaliar os reflexos dos principais temas elencados, incluindo na avaliação itens, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definição dos objetivos desejados, - estratégia de fiscalização, - estratégia de monitoramento, - a experiência internacional, - a mensuração dos impactos, - avaliação dos custos e benefícios, - abordagem do risco na AIR e utilização de métodos quantitativos. 	<p>A Análise de Impacto Regulatório, AIR, conforme respaldado pela OCDE, é o instrumento mundialmente utilizado para garantia de estabilidade e eficiência do ambiente regulatório, conferindo à economia de um País segurança, atraindo investimentos para setores produtivos, notadamente o de infraestrutura.</p> <p>Além de uma boa prática, o AIR tem sua fundamentação legal conforme a seguir:</p> <p>Pro-Reg (Decreto 6.062/2007)</p> <p>LINDB (Decreto-lei 4.657/42, alterado pela Lei 13.655/18,</p> <p><i>"Artigo 20: Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único: A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face de possíveis alternativas."</i></p> <p>Lei da Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019):</p> <p><i>"Artigo 5: As propostas de edição de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà as informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico. Parágrafo único: Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame, as hipóteses em que será obrigatória a sua realização e as hipóteses em que poderá ser dispensada."</i></p>

			<p>Lei das Agências Reguladoras (Lei 13.848/2019)</p> <p><i>“Artigo 4: A Agência Reguladora deverá observar, em suas atividades a devida adequação entre os meios e os fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público.</i></p> <p><i>Artigo 5: A Agência Reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos. Artigo 6: A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterà informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo”</i></p> <p>Ainda que pelo Decreto 10.411/2020, que regula a análise do impacto regulatório, a ANP só seja obrigada a realizar o AIR após 15/04/2021, entendemos que o alto impacto da regulação de independência dos transportadores de gás, o torna mandatário, pelos motivos listados abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none">• Mudança de cultura regulatória. AIR é basilar para a garantia de estabilidade jurídica, fundamental para ocorrência de investimentos, notadamente em infraestrutura. <p>Busca incessante pela eficiência. Mandamento constitucional.</p> <ul style="list-style-type: none">• Em que pese a <i>vacatio</i> estabelecida no decreto, a LINDB gera responsabilização dos gestores que não considerarem, de modo fundamentado, as consequências de sua decisão. AIR não vai substituir a decisão, vai subsidiá-la.• A ANP é agência reguladora sólida, com fortes quadros técnicos, com plena condição de realizar a AIR no caso desta proposta de regulação, independentemente da <i>vacatio</i> estabelecida. <p>A Agência não está impedida de fazer a AIR (e já o fez, no caso da requalificação de recipientes transportáveis para GLP, em 2015).</p> <p>Sobre o objetivo e nível da AIR, entendemos que por ter alto impacto na atividade do setor de óleo e gás, o Nível 1 não seria suficiente, de forma que sugerimos que</p>
--	--	--	--

			<p>a AIR aborde também os temas que destacamos na proposta.</p> <p>Gostaríamos que fossem avaliados os impactos de cada um dos macro temas abordados em nossas proposições, especialmente no que tange ao afastamento, pela via regulatória, de um agente econômico importante para o setor, como a TRANSPETRO.</p> <p>Nessa ordem de ideias, em observância ao princípio da eventualidade, a TRANSPETRO apresenta considerações específicas para alguns dispositivos propostos na minuta de resolução em consulta pública, que merecem ser considerados mesmo que se aceite integralmente o exposto anteriormente.</p> <p>Destarte, as contribuições apresentadas a seguir têm por objetivo contribuir para a construção de uma regulamentação que ofereça ao setor de gás a segurança jurídica necessária para a gestão de seus negócios e para a realização de investimentos futuros.</p>
Transpetro	§ 2º do Art. 5º	<p>Art. 5º O transportador deverá dispor de todos os recursos humanos, técnicos, materiais e financeiros necessários ao cumprimento das suas obrigações nos termos da presente Resolução e ao exercício da atividade de transporte de gás natural, devendo ser o proprietário de todos os ativos e contratar o pessoal necessário ao exercício da atividade de transporte de gás natural, inclusive para o desempenho das funções societárias.</p> <p>(...)</p> <p>§ 2º O transportador poderá, no cumprimento de seus deveres, contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço, bem como a implementação de projetos associados. Neste caso, o transportador continuará responsável perante a ANP e os carregadores quanto à promoção da livre concorrência, da</p>	<p>A proposta objetiva garantir a manutenção do direito de atuação da Transpetro como uma prestadora de serviço para os TRANSPORTADORES, uma vez que as atividades desempenhadas pela companhia na cadeia do gás natural, como terceirizada, não interferem no acesso a instalações ou na gestão comercial entre TRANSPORTADORES e CARREGADORES.</p> <p>Na cadeia do gás natural, a Transpetro presta apenas serviço de apoio técnico à operação em uma rede composta por: 7.151 km de gasodutos; 29 Pontos de Recebimento (PRs); 138 Pontos de Entrega (PEs); 20 Estações de Compressão (ECOMPs); 14 Estações de Distribuição de Gás (EDGs); e 16 Estações de Regulagem de Pressão (ERPs) para seus clientes TAG e NTS.</p> <p>Como exemplo de serviços de apoio destacamos: reparo de dutos, reparo de dutos e faixas decorrentes de ação de terceiros, obras de proteção e prevenção de riscos de invasões de faixas, reparo e manutenção de faixas, remoção de invasões, estudos de classe de locação de gasodutos, apoio à automação, apoio para atendimento de condicionantes de órgãos ambientais, inspeção de dutos para detecção de corrosão, relacionamento com a comunidade e suporte em projetos.</p> <p>A Transpetro também atua como prestadora de serviço em gasodutos de transferência e escoamento da produção, assim como nos 3 (três) Terminais de GNL existentes no Brasil – Baía de Guanabara (RJ), Bahia e Pecém (CE).</p>

transparência das informações, do acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte e do uso eficiente das infraestruturas.

Cabe ressaltar que as atividades desempenhadas por um prestador de serviço subcontratado pelo TRANSPORTADOR não interferem no acesso às infraestruturas de escoamento, processamento, regaseificação e estocagem, bem como na autonomia e independência do TRANSPORTADOR com relação aos outros elos da cadeia do gás natural, haja vista que o mesmo não possui atributos de cunho comercial no mercado de gás ou no seu transporte, sendo meramente um subcontratado a serviço TRANSPORTADOR.

Em outras palavras, a possibilidade de terceirização de parte das atividades – conforme sugerido pela Transpetro – não importa o afastamento das obrigações do transportador nos termos apresentados pela Resolução pretendida.

Ora, a terceirização é uma realidade da indústria, no Brasil e no mundo, e representa uma importante ferramenta de organização e economia de custos, a partir da ampliação da disponibilidade de recursos e otimização de estruturas organizacionais. Seu principal objetivo é justamente aumentar a qualidade e produtividade, em busca de um diferencial competitivo, fatores muito relevantes para o mercado de gás no Brasil.

Nesse sentido, vale lembrar que após anos de discussões sobre o tema, a terceirização finalmente foi regulada pela Lei 13.429, de 31/03/2017, não cabendo a esta Agência, em claro retrocesso, vedá-la, sob pena de exacerbar a sua competência regulatória.

Pelo exposto, a restrição quanto à prestação de serviços – especialmente de atividades acessórias ou complementares - não se mostra razoável, representando uma inadequação entre meios e fins. Trata-se de restrição em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público, em clara afronta ao disposto no art 4º, VII, da Lei de Liberdade Econômica.

Nessa linha, a Lei de Liberdade Econômica, aponta na direção contrária a esse dispositivo, denotando anacronismo e a ilegalidade da previsão em tela, seja considerando uma interpretação jurídica sistemática, finalística ou mesmo histórica.

Afinal, um ato infralegal, mesmo que emanado de uma Agência Reguladora, não pode extrapolar aquilo previsto em sua competência legal, sob pena de ilegalidade.

			<p>Cabe ainda destacar que, considerando a vasta experiência da Transpetro e o mercado ainda imaturo com poucos agentes, não permitir a contratação de outras empresas tiraria dos Transportadores uma opção ainda relevante na indústria de gasodutos.</p> <p>Portanto, de forma a minimizar riscos de segurança operacional e ambiental inerentes à atividade, a Transpetro sugere que seja possibilitada a contratação de terceiros para prestação de serviços sem restrição a sua composição societária.</p> <p>Sendo assim, solicitamos que seja acolhida a sugestão da Transpetro, afastando qualquer vedação à realização de atividades auxiliares por qualquer interesse (independentemente de sua configuração societária), sob pena de restar caracterizada uma interferência no livre exercício da atividade econômica da ANP, sem respaldo legal para tanto.</p>
Transpetro	§ 1º do Art. 9º	<p>Art. 9º O operador independente de instalações de transporte, cuja gestão lhe foi confiada por transportador, deverá:</p> <p>(...)</p> <p>§ 1º O operador independente poderá, no cumprimento de seus deveres, contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço, bem como a implementação de projetos associados. Neste caso, o operador independente continuará responsável perante a ANP e os carregadores quanto à promoção da livre concorrência, da transparência das informações, do acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte e do uso eficiente das infraestruturas.</p>	<p>A proposta objetiva garantir a manutenção do direito de atuação da Transpetro como uma prestadora de serviço para os OPERADORES INDEPENDENTES, uma vez que as atividades desempenhadas pela companhia na cadeia do gás natural, como terceirizada, não interferem no acesso a instalações ou na gestão comercial entre TRANSPORTADORES, OPERADORES e CARREGADORES.</p> <p>Na cadeia do gás natural, a Transpetro presta apenas serviço de apoio técnico à operação em uma rede composta por: 7.151 km de gasodutos; 29 Pontos de Recebimento (PRs); 138 Pontos de Entrega (PEs); 20 Estações de Compressão (ECOMPs); 14 Estações de Distribuição de Gás (EDGs); e 16 Estações de Regulagem de Pressão (ERPs) para seus clientes TAG e NTS.</p> <p>Como exemplo de serviços de apoio destacamos: reparo de dutos, reparo de dutos e faixas decorrentes de ação de terceiros, obras de proteção e prevenção de riscos de invasões de faixas, reparo e manutenção de faixas, remoção de invasões, estudos de classe de locação de gasodutos, apoio à automação, apoio para atendimento de condicionantes de órgãos ambientais, inspeção de dutos para detecção de corrosão, relacionamento com a comunidade e suporte em projetos.</p> <p>A Transpetro também atua como prestadora de serviço em gasodutos de transferência e escoamento da produção, assim como nos 3 (três) Terminais de GNL existentes no Brasil – Baía de Guanabara (RJ), Bahia e Pecém (CE).</p> <p>Cabe ressaltar que as atividades desempenhadas por um prestador de serviço</p>

			<p>subcontratado pelo OPERADOR INDEPENDENTE não interferem no acesso às infraestruturas de escoamento, processamento, regaseificação e estocagem, bem como na autonomia e independência do <u>OPERADOR INDEPENDENTE</u> com relação aos outros elos da cadeia do gás natural, haja vista que o mesmo não possui atributos de cunho comercial no mercado de gás ou no seu transporte, sendo meramente um subcontratado a serviço <u>OPERADOR INDEPENDENTE</u>.</p> <p>Em outras palavras, a possibilidade de terceirização de parte das atividades – conforme sugerido pela Transpetro – não importa o afastamento das obrigações do transportador nos termos apresentados pela Resolução pretendida.</p> <p>Ora, a terceirização é uma realidade da indústria, no Brasil e no mundo, e representa uma importante ferramenta de organização e economia de custos, a partir da ampliação da disponibilidade de recursos e otimização de estruturas organizacionais. Seu principal objetivo é justamente aumentar a qualidade e produtividade, em busca de um diferencial competitivo, fatores muito relevantes para o mercado de gás no Brasil.</p> <p>Nesse sentido, vale lembrar que após anos de discussões sobre o tema, a terceirização finalmente foi regulada pela Lei 13.429, de 31/03/2017, não cabendo a esta Agência, em claro retrocesso, vedá-la, sob pena de exacerbar a sua competência regulatória.</p> <p>Pelo exposto, a restrição quanto à prestação de serviços – especialmente de atividades acessórias ou complementares - não se mostra razoável, representando uma inadequação entre meios e fins. Trata-se de restrição em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público, em clara afronta ao disposto no art 4º, VII, da Lei de Liberdade Econômica.</p> <p>Nessa linha, a Lei de Liberdade Econômica, aponta na direção contrária a esse dispositivo, denotando anacronismo e a ilegalidade da previsão em tela, seja considerando um a interpretação jurídica sistemática, finalística ou mesmo histórica.</p> <p>Afinal, um ato infralegal, mesmo que emanado de uma Agência Reguladora, não pode extrapolar aquilo previsto em sua competência legal, sob pena de ilegalidade.</p> <p>Cabe ainda destacar que, considerando a vasta experiência da Transpetro e o</p>
--	--	--	---

			<p>mercado ainda imaturo com poucos agentes, não permitir a contratação de outras empresas tiraria dos <u>OPERADORES INDEPENDENTES</u> uma opção ainda relevante na indústria de gasodutos.</p> <p>Portanto, de forma a minimizar riscos de segurança operacional e ambiental inerentes à atividade, a Transpetro sugere que seja possibilitada a contratação de terceiros para prestação de serviços sem restrição a sua composição societária.</p> <p>Sendo assim, solicitamos que seja acolhida a sugestão da Transpetro, afastando qualquer vedação à realização de atividades auxiliares por qualquer interesse (independentemente de sua configuração societária), sob pena de restar caracterizada uma interferência no livre exercício da atividade econômica da ANP, sem respaldo legal para tanto.</p>
Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP	Inclusão de incisos ao Art. 2º	<p>Art. 2º Para os fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I – atividades concorrenciais: as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, comercialização e processamento de gás natural, em relação às quais o transportador deve manter autonomia e independência nos termos desta Resolução.</p> <p>II - certificação de independência: procedimento para verificação do enquadramento do transportador aos requisitos de independência e autonomia, de acordo com o disposto no Capítulo IV desta Resolução</p> <p>III – entidade de atividade concorrência: sociedade empresarial ou consórcio de empresas que, direta ou indiretamente, exerçam atividades concorrenciais</p> <p>III – [-]</p>	<p>A expressão “atividades de exploração, desenvolvimento, produção importação e comercialização de gás natural” é repetida inúmeras vezes ao longo do texto tornando-se muito prolixo.</p> <p>O mesmo pode ser dito da expressão “sociedades empresarias ou consórcio de empresas que exerçam ...”.</p> <p>A sua substituição pelo termo definido “atividades concorrenciais” e “entidade de atividade concorrencial” pode facilitar a compreensão do texto da resolução.</p> <p>Para tornar essa contribuição menos extensa, estamos nos limitando a fazer essa sugestão, sem ainda alterar o texto da resolução como será necessário.</p> <p>Os transportadores não devem operar UPGN. Isso manteria a verticalização no mercado e cria o risco de contaminar as recitas de transporte.</p>
IBP	Alteração do Art. 3º e incisos, bem como inclusão de	<p>Art. 3º Constitui obrigação do transportador no âmbito da sua independência:</p> <p>1- celebrar com os carregadores contratos de</p>	<p>Para tornar a regulação da ANP mais simples de ser compreendida, esta resolução deve se limitar a criar deveres relacionados com o seu objeto: autonomia e independência do transportador.</p>

	novos parágrafos	<p>serviço de transporte para todas as modalidades de serviço oferecidas, os quais deverão ser previamente homologados pela ANP;</p> <p>II— adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a preservação das instalações, das áreas ocupadas e dos recursos naturais potencialmente afetados, garantindo a segurança da população e a proteção do meio ambiente;</p> <p>III— estabelecer plano de emergência e contingência em face de acidentes e de quaisquer outros fatos ou circunstâncias que interrompam ou possam interromper os serviços de transporte;</p> <p>IV— em caso de qualquer emergência ou contingência, comunicar imediatamente o fato à ANP e às autoridades competentes;</p> <p>V— responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades empreendidas;</p> <p>VI— adotar as melhores práticas da indústria internacional do gás natural e obedecer às normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes à atividade de transporte de gás natural;</p> <p>VII— prestar as informações solicitadas pela ANP;</p> <p>VIII— permitir a realização de inspeções, mesmo sem aviso prévio, de suas instalações;</p> <p>IX— disponibilizar, em meio eletrônico acessível a qualquer interessado, informações sobre as características de suas instalações, os serviços prestados, as tarifas aplicáveis, as capacidades disponíveis e os contratos celebrados, especificando partes, prazos e quantidades envolvidas;</p>	<p>Os deveres que se propõe eliminar devem ser tratados em resolução que trata da prestação do serviço de transporte ou outra matéria mais correlacionada com os mesmos.</p> <p>Sugerimos incluir parágrafo único deixando clara a essa opção regulatória e evitar que as obrigações relacionadas ao serviço de transporte não sejam tratadas em resolução própria.</p> <p>Por outro lado, os deveres referidos no art. 6º devem ser aplicados em qualquer caso e não apenas na hipótese prevista no seu caput, pelo que os mesmos estão sendo transferidos para este artigo.</p>
--	------------------	--	---

		<p>XI- estabelecer contabilidade separada para as atividades de estocagem de gás natural, transporte de petróleo e seus derivados ou biocombustíveis e construção e operação de terminais, na hipótese de sua exploração conjunta;</p> <p>XIII- preservar a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis obtidas no exercício da atividade de transporte de gás natural e impedir a divulgação destas informações para além daquelas que forem estritamente necessárias para a realização de transações comerciais ou para o cumprimento das suas obrigações legais e contratuais;</p> <p>III - não praticar tratamento discriminatório dos usuários da rede de transporte;</p> <p>IV - dar acessibilidade a todos os usuários da rede de transporte nos mesmos termos e condições; e</p> <p>V - não restringir, distorcer ou colocar entraves à concorrência na indústria do gás natural.</p> <p>§ 1º O transportador somente poderá prestar serviços à sociedade empresária ou consórcio destas que exerça, diretamente ou por meio de empresas coligadas, as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural desde que os termos e condições da prestação desses serviços sejam aprovados pela ANP.</p> <p>§ 2º As obrigações do transportador relacionadas à prestação de serviço de transporte serão tratadas em resolução própria.</p>	
IBP	Alteração do Art. 4º e inclusão de	Art. 4º O transportador deverá ser independente e autônomo nos planos jurídico,	Está sendo proposta a inclusão de novo parágrafo terceiro para deixar claro que o transportador pode participar de outra sociedade empresária, desde que ela não

	<p>novo parágrafo</p>	<p>patrimonial e societário das sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam, diretamente ou por meio de sociedades empresárias coligadas, as atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, processamento, carregamento e comercialização de gás natural.</p> <p>§ 1º. É vedada relação societária direta ou indireta, de controle ou de coligação, entre transportador e sociedade empresária ou consórcio destas que atue ou exerça funções nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, processamento, carregamento e comercialização de gás natural.</p> <p>§ 2º São consideradas sociedades empresárias coligadas e controladas aquelas definidas nos §§ 1º e 2º, respectivamente, do art. 243 da Lei nº 6.404, 16 de dezembro de 1976.</p> <p><u>§ 3º O transportador que detiver a propriedade de seus ativos de transporte e que, na data da publicação desta Resolução, fizer parte de grupo econômico ao qual pertença sociedade empresária ou consórcio destas que atue ou exerça funções nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento, comercialização e processamento de gás natural, poderá manter a propriedade das instalações de transporte, desde que ceda a sua gestão a um operador independente, nas condições estabelecidas nos arts. 8º a 12.</u></p>	<p>exerça o que estamos chamando de “atividades concorrenciais”.</p> <p>Além disso, está sendo sugerida a transferência do art. 22 para este dispositivo como forma de facilitar a razão de ser da figura do operador independente prevista no art. 8º.</p>
<p>IBP</p>	<p>Exclusão do Art. 6º</p>	<p>Art. 6º O transportador somente poderá prestar serviços a sociedade empresária ou consórcio destas que exerça, diretamente ou por meio de empresas coligadas, as atividades de exploração,</p>	<p>Os deveres referidos neste artigo devem ser aplicados em qualquer caso e não apenas na hipótese referida no caput.</p> <p>Por esse motivo, os referidos deveres estão sendo incluídos no art. 3º que parece ser mais apropriado para tratar dessa matéria.</p>

		<p>desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural caso a prestação desses serviços;</p> <p>I- não implique tratamento discriminatório dos usuários da rede de transporte;</p> <p>II- seja acessível a todos os usuários da rede de transporte nos mesmos termos e condições; e</p> <p>III- não restrinja, distorça ou coloque entraves à concorrência na indústria do gás natural.</p> <p>Parágrafo único. Os termos e condições da prestação dos serviços de que trata o caput deverão ser aprovados pela ANP.</p>	<p>Com isso esse artigo perde razão de existir.</p>
<p>IBP</p>	<p>Alteração do § 2º do Art. 5º e inclusão de novo parágrafo</p>	<p>Art. 5º (...)</p> <p>§ 2º Para fins de execução de atividades que tenham acesso a informações comercialmente sensíveis, São proibidas a subcontratação de pessoal e a prestação de serviços entre o transportador e empresas ou consórcio de empresas que exerçam, diretamente ou por meio de empresas coligadas, atividades concorrenciais, sem prejuízo do disposto no art. 6º.</p> <p>§ 3º São consideradas atividades sem acesso a informações comercialmente sensíveis:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Serviços de inspeção de dutos para detecção de corrosão; II. Serviços de reparos de dutos; III. Serviços de reparo em consequência de ações de terceiros; IV. Obras de proteção e prevenção de riscos de invasão de faixas; V. Serviços de reparo e manutenção de faixa 	<p>Em atividades em que não haja acesso a informações comercialmente sensíveis, não existem problemas concorrenciais e há a possibilidade de redução dos custos pelo fato de haver mais concorrentes para a contratação dessas atividades.</p>

		<p>em geral;</p> <p>VI. Remoção invasões nas faixas;</p> <p>VII. Serviços de estudos de classe de locação de gasodutos;</p> <p>VIII. Serviços de apoio a automação;</p> <p>IX. Serviços de apoio para atendimento de condicionantes de órgãos ambientais;</p> <p>X. Serviços de relacionamento com a comunidade;</p> <p>XI. Serviços de engenharia;</p> <p>XII. Suporte em projetos;</p> <p>XIII. Análise de qualidade do gás.</p>	
IBP	Alteração do <i>caput</i> do Art. 7º do seu inciso VII	<p>Art. 7º Caso exista relação entre o transportador e entidade de atividade concorrencial que não seja proibida por não caracterizar relação de controle ou coligação, aA fim de assegurar a independência e autonomia do transportador, são estabelecidas as seguintes vedações:</p> <p>(...)</p> <p>VII - o transportador deve tornar público, para quaisquer interessados, seu código de conduta relativo à independência funcional das atividades de transporte de gás natural em relação à operação das demais atividades previstas em seu instrumento constitutivo.</p>	<p>Esse dispositivo gerou dúvidas sobre uma possível contradição com o espírito da resolução que é no sentido de não permitir o modelo ITO, ou seja, que entidade de atividade concorrencial (conforme definição proposta acima) possa deter participação societária no transportador, desde que sem poder de influência.</p> <p>Contudo, de fato não se pode excluir a possibilidade de uma participação minoritária que não configure uma relação de controle ou coligação, nos termos do art. 4º, § 1º, caso em que essas vedações podem reforçar a independência do transportador.</p> <p>De qualquer forma, para tornar mais fácil de compreender como esses dispositivos se harmonizam, estão sendo apresentadas sugestões de mudança de texto.</p>
IBP	Alteração do § 1º do Art. 9º e inclusão de novo parágrafo	<p>Art. 9º [...]</p> <p>Parágrafo único. Para fins de execução de atividades que tenham acesso a informações comercialmente sensíveis, são proibidas a subcontratação de pessoal e a prestação de serviços entre o operador independente e sociedades empresárias ou consórcio destas que exerçam, diretamente ou por meio de empresas coligadas, atividades</p>	<p>Em atividades em que não haja acesso a informações comercialmente sensíveis, não existem problemas concorrenciais e há a possibilidade de redução dos custos pelo fato de haver mais concorrentes para a contratação dessas atividades.</p>

		<p>concorrenciais, sem prejuízo do disposto no art. 10º.</p> <p>§ 3º São consideradas atividades sem acesso a informações comercialmente sensíveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Serviços de inspeção de dutos para detecção de corrosão; II. Serviços de reparos de dutos; III. Serviços de reparo em consequência de ações de terceiros; IV. Obras de proteção e prevenção de riscos de invasão de faixas; V. Serviços de reparo e manutenção de faixa em geral; VI. Remoção invasões nas faixas; VII. Serviços de estudos de classe de locação de gasodutos; VIII. Serviços de apoio a automação; IX. Serviços de apoio para atendimento de condicionantes de órgãos ambientais; X. Serviços de relacionamento com a comunidade; XI. Serviços de engenharia; XII. Suporte em projetos; XIII. Análise de qualidade do gás. 	
IBP	<p>Alteração do parágrafo único do Art. 12</p>	<p>Art. 12. O operador independente e o proprietário das instalações de transporte deverão celebrar contrato contendo os detalhes das condições e responsabilidades contratuais de cada uma das partes.</p> <p>Parágrafo único. O contrato de que trata o caput deverá ser submetido pelo transportador à aprovação da ANP, que irá receber comentários através de processo de Consulta Pública antes da sua aprovação e assinatura.</p>	<p>O contrato de prestação de serviço deveria ser submetido a Consulta Pública para contribuição dos agentes como forma de permitir transparência ao processo.</p>

IBP	Alteração do <i>caput</i> do Art. 16 e exclusão dos incisos I e II	<p>Art. 16. A certificação de independência de que trata o art. 15 deverá:</p> <p>I – ser requerida pelo interessado; e dentro do prazo estabelecido pelo art. 23.</p> <p>II – ser emitida de ofício pela ANP, caso o transportador ou o agente indicado para atuar como operador independente não requeira sua certificação dentro do prazo estabelecido pelo art. 23.</p>	Não faz sentido a ANP emitir de ofício a certificação sem que o transportador ou o operador independente tenha submetido documentação para avaliação.
IBP	Inclusão de novo parágrafo ao Art. 18	<p>Art. 18. A ANP analisará a documentação apresentada pelo requerente no prazo de duzentos e setenta dias, contados da data de sua entrega.</p> <p>(...)</p> <p>§ 3º Durante a análise pela ANP o transportador poderá continuar a realizar as suas operações sem qualquer restrição.</p>	O objetivo desta sugestão é deixar claro que o processo de certificação de independência não impede o transportador de continuar operando normalmente.
IBP	Alteração do <i>caput</i> do Art. 21	<p>Art. 21. Na hipótese de indeferimento da solicitação de certificação de independência, o transportador não poderá, sob pena de aplicação de sanções na forma da legislação aplicável:</p>	Esta sugestão tem como objetivo apenas alertar para o risco de imposição de multas pela ANP no caso não cumprimento dessas determinações.
IBP	Exclusão do Art. 22	<p>Art. 22. O transportador que detiver a propriedade de seus ativos de transporte e que, na data da publicação desta Resolução, fizer parte de grupo econômico ao qual pertença sociedade empresária ou consórcio destas que atue ou exerça funções nas atividades de exploração, desenvolvimento, produção, importação, carregamento e comercialização de gás natural, poderá manter a propriedade das instalações de transporte, desde que ceda a sua gestão a um operador independente, nas condições estabelecidas nos arts. 8º a 12.</p>	Esse dispositivo foi transferido para o art. 4º

IBP	Alteração do <i>caput</i> do Art. 23	<p>Art. 23. O transportador autorizado a construir ou operar instalações de transporte terá o prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de entrada em vigor desta Resolução, para encaminhar à ANP a sua solicitação de certificação de independência instruída com os documentos necessários de que trata o art. 17.</p> <p>Nos casos em que se comprove a impossibilidade de adaptação por parte do transportador, a ANP concederá prazo adicional, mediante apresentação de um plano de adaptação, que deverá ser concluído em até 2 (dois) anos contados da publicação dessa Resolução.</p>	Entende-se necessário haver a possibilidade de conceder mais tempo para a adaptação às normas desta resolução, caso a caso, por conta do risco de uma mudança abrupta comprometer a segurança operacional e em conformidade com o prazo estipulado no PL da Lei do Gas.
Copel Holding	Alteração dos inciso III e VI do Art. 3º	<p>Art. 3º. Constitui obrigação do transportador:</p> <p>(...)</p> <p>III - estabelecer plano de emergência e contingência, que deverá ser anualmente encaminhado à ANP, em face de acidentes e de quaisquer outros fatos ou circunstâncias que interrompam ou possam interromper os serviços de transporte;</p> <p>(...)</p> <p>VI - adotar as melhores práticas da indústria internacional do gás natural e obedecer às normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes à atividade de transporte de gás natural, conforme procedimentos descritos pela ANP;</p>	<p>De suma importância as medidas adotadas para dar segurança técnica aos carregadores e serviços oferecidos e de suma importância a homologação da resolução pela ANP. Importante que os planos de contingência e emergência sejam encaminhados anualmente à ANP.</p> <p>Na resolução seria interessante fazer referência específica a quais normas e procedimentos os transportadores devem seguir.</p>
Copel Holding	Art. 4º	<p>A sociedade empresarial (transportadores) deverá exercer, exclusivamente, a atividade de carregamento e transporte de gás natural, contudo, poderá participar de outras atividades, exceto as atividades descritas no Art. 4º., Parágrafo 1º e Art.7º.</p>	Esta medida clara e objetiva evitará que grupos de transportadores exerçam atividades múltiplas, trazendo prejuízos quanto à transparência dos valores e custos praticados no respectivo serviço, impedindo, assim, a livre concorrência e possível concentração em poucos transportadores.

Copel Holding	Art. 8º e Art. 9º	Manter os textos da Minuta	De suma importância obter o acesso, controle das atividades e fiscalização das instalações e patrimônio, ora destinados à execução das respectivas atividades.
Copel Holding	Art. 10º	Manter o texto da Minuta	Complementa o Art. 4º.
Copel Holding	CAPÍTULO IV	Definir o prazo de validade do respectivo CERTIFICADO, no mínimo 1 ano e, no máximo, 3 anos.	Objetivo de verificar se todos os dispositivos estão sendo cumpridos em conformidade com os respectivos artigos.
Equinor	Minuta de Resolução	Comentário Geral	<p>Prezado Senhor Superintendente,</p> <p>A Equinor Energy do Brasil Ltda. (“Equinor”), serve-se da presente Consulta Pública para, em primeiro lugar, parabenizar a Agência Nacional do Petróleo – ANP pelo compromisso assumido e realização da referente consulta pública, que busca organizar a estrutura do mercado de gás natural no Brasil de acordo com os resultados do “Gás para Crescer”, que culminaram com a Iniciativa “Novo Mercado de Gás”, e visam aumentar a competitividade do setor.</p> <p>A Equinor entende que o tema abordado nessa consulta é um dos pontos mais relevantes na direção de um mercado aberto de gás natural, uma vez que visa garantir a transparência das informações trocadas entre diferentes agentes da cadeia, e sabendo que isonomia e acesso não-discriminatório são fundamentais para que novos carregadores acessem em condições competitivas o mercado consumidor.</p> <p>Ao longo do processo da elaboração do novo mercado de gás, foi discutido e estudado junto aos agentes que o modelo de abertura a ser adotado no Brasil seria inspirado no Europeu. Neste contexto, a ampliação da participação de novos agentes passa pelo acesso não-discriminatório à infraestrutura, possibilitando maior diversidade de agentes, liquidez e competição, através de transparência e aplicação de melhores práticas na operação e compartilhamento das infraestruturas (monopólios naturais). Estes marcos foram atingidos, no mercado Europeu, a partir da aplicação pelos reguladores de certificados de independência como os em início de aplicação no marco regulatório brasileiro.</p> <p>Sob este aspecto, concordamos que a minuta de resolução proposta pela ANP busca promover conceitos semelhantes no setor de transporte brasileiro, tendo em vista que muitos são os riscos relacionados a um processo de independência das</p>

		<p>transportadoras parcialmente implementado ou tardio para a criação de competição pelo lado da oferta no setor de gás natural.</p> <p>Abaixo destacamos alguns riscos da não independência na operação do sistema de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Isonomia para nomeações de volumes no sistema<ol style="list-style-type: none">1.1. risco do operador e controlador terem acesso às informações comerciais sensíveis dos novos entrantes, como preço, volume e consumidor (ponto de saída e entrada estão vinculados nos contratos propostos),1.2. risco de nomeações “fora da ordem de mérito”1.3. risco no processo de alocação de penalidades/exigência de balanceamento1.4. desequilíbrio na contratação de balanceamento (aumento de custos de transação)2. Garantia de Acesso não-discriminatório de novos carregadores<ol style="list-style-type: none">2.1. transparência, uniformidade de conceitos, códigos e padrões entre transportadoras2.2. publicidade de dados sobre capacidades disponíveis e ociosas2.3. sinalização insuficiente para o Mercado3. Desequilíbrio nas condições de atendimento ao balanceamento para os entrantes<ol style="list-style-type: none">3.1. restrição de área de mercado3.2. desenvolvimento parcial do mercado de curto prazo e secundário3.3. subdimensionamento da expansão do sistema <p>Desde o anúncio do Plano de Desinvestimentos da Petrobras, o setor de transporte de gás natural vem passando por um processo de transição, processo esse que foi reforçado pela assinatura do TCC. Essa transição exige esforços de reestruturação corporativa e organizacional das Transportadoras, o que requer tempo, estudos, e potencialmente impactará de forma diferenciada cada um dos sistemas de transporte do Brasil, dadas suas particularidades.</p> <p>Assim, dada a urgência em se estabelecer o novo marco regulatório para a atividade de transporte, de forma a pavimentar o caminho para que os objetivos do “Novo Mercado de Gás” se efetivem, a Equinor considera que o prazo de certificação da</p>
--	--	--

		<p>independência das Transportadoras conforme proposto na resolução ora em consulta pública, está coerente com os anseios do mercado, mas ajustes específicos no texto podem permitir um acompanhamento pelo regulador das necessidades específicas de cada caso.</p> <p>Desta forma, os comentários da Equinor às cláusulas da resolução sobre autonomia e independência das transportadoras estão incorporados na resposta encaminhada pelo IBP a esta consulta pública, de modo a contemplar eventuais ajustes adicionais cabíveis no texto.</p> <p>Sem mais para o momento, a Equinor reitera seu apoio ao processo de abertura do mercado de gás e permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.</p>
--	--	--

Os formulários com os comentários e sugestões encaminhados pelos agentes se encontram disponíveis para consulta no SEI da ANP (<https://www.gov.br/anp/pt-br/servicos/processo-eletronico-sei>) no Processo Administrativo nº 48610.201981/2020-19:

- Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGás (Referências SEI nº 1055890 e nº 1055890);
- Associação Brasileira dos Grandes Consumidores de Energia e Consumidores Livres – ABRACE (Referência SEI nº 1055907);
- Petrobras Transporte S.A. – Transpetro (Referência SEI nº 1055952);
- Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP (Referência SEI nº 1055958);
- Copel Holding (Referência SEI nº 1055964); e
- Equinor (Referência SEI nº 1055971).