



REGULAÇÃO TARIFÁRIA DOS GASODUTOS DE TRANSPORTE

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

Abril de 2016

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

José Cesário Cecchi

Superintendente Adjunta

Ana Beatriz Stepple da Silva Barros

Assessor

Marcelo Meirinho Caetano

Equipe Técnica

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

Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica

José Cesário Cecchi
Guilherme de Biasi Cordeiro
Luciano de Gusmão Veloso
Marcelo Meirinho Caetano
Marco Antonio Barbosa Fidelis
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO	5
II – TARIFAS NO TRANSPORTE DE GÁS NATURAL - RESOLUÇÃO ANP N° 15/2014.....	6
III – REFLEXO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE NOS CONTRATOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS NATURAL	9
IV – TARIFAS APLICÁVEIS ÀS MODALIDADES DE ACESSO	12
IV.1 - ACESSO VIA CHAMADA PÚBLICA.....	12
IV.2 – ACESSO VIA CESSÃO DE CAPACIDADE	13
IV.3 - ACESSO VIA TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL	13
IV.4 – ACESSO VIA TROCA OPERACIONAL DE GÁS NATURAL (<i>SWAP</i>)	13
V – CONSIDERAÇÕES FINAIS	14
VI – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	14
VII – ANEXOS	14



ASSUNTO: REGULAÇÃO TARIFÁRIA DOS GASODUTOS DE TRANSPORTE

I – INTRODUÇÃO

A Lei nº 9.478/1997 atribuiu à ANP a incumbência de estabelecer critérios para o cálculo de tarifas de transporte dutoviário, assim como a de arbitrar os valores das tarifas nos casos de conflitos entre o titular das instalações e agentes interessados no acesso aos dutos de transporte (Inciso VI do Artigo 8º e Art. 58). Neste arcabouço legal, cabia à ANP verificar, também, se o valor acordado entre as partes era compatível com o mercado (§1º do Artigo 58).

Até a publicação da Lei nº 11.909/2009 (Lei do Gás) a contratação de capacidade firme se dava por meio do mecanismo de concurso público para alocação de capacidade (CPAC). Neste caso, a ANP aprovava o regulamento do CPAC, que continha a taxa de retorno a ser utilizada no cálculo da tarifa de transporte.

A Lei do Gás inseriu o regime de concessão no arcabouço jurídico brasileiro como regra para novos gasodutos de transporte. A Lei previu também o convívio dos regimes de autorização (dutos existentes, que tenham iniciado processo de licenciamento ambiental até a data da publicação da Lei ou gasodutos de transporte que envolvam acordos internacionais) e concessão (novos gasodutos).

O novo diploma legal ampliou a competência da ANP com relação a tarifas de transporte e, como regra geral, as tarifas de transporte referentes ao serviço de transporte firme passaram a ser: (i) aprovadas pela ANP, quando referentes a gasodutos autorizados; e (ii) estabelecidas pela ANP, quando referentes a gasodutos concedidos mediante licitação.

Com relação a outros serviços de transporte, tais como o serviço interruptível e o serviço de transporte “troca operacional ou *swap*”, a tarifa de transporte é calculada tomando como referência a tarifa de transporte referente ao serviço de transporte firme.

Tabela 1 – Comparativo entre a Lei do Petróleo e a Lei do Gás

	Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo)	Lei nº 11.909/2009 (Lei do Gás)
Outorga de Novos Gasodutos	Autorizada pela ANP	Concedida ou autorizada* pelo MME
Contratação de Capacidade	Concurso Público de Alocação de Capacidade	Chamada Pública
Tarifas de Transporte	Negociadas entre as partes e supervisionada pela ANP	Estabelecida ou aprovada pela ANP
Acesso de Terceiros	Negociado entre as partes	Regulado pela ANP

Fonte: Elaboração própria

* Aplicável aos gasodutos que tenham iniciado processo de licenciamento ambiental até a data da publicação da Lei e aos gasodutos de transporte que envolvam acordos internacionais.

Concomitantemente, a Lei nº 11.909/2009 estabeleceu que as tarifas de transporte (e seus critérios de reajuste) estabelecidas anteriormente à sua publicação fossem mantidas, por força do Artigo 31 da referida Lei.

A seguir são apontados os principais elementos da regulação tarifária da ANP, disciplinada na Resolução ANP (RANP) nº 15/2014, e sua aplicação às distintas possibilidades de acesso, regulamentadas recentemente pela RANP nº 11/2016. Adicionalmente, a seção III apresenta como as tarifas de transporte se refletem nos contratos de compra e venda de gás natural.

II – TARIFAS NO TRANSPORTE DE GÁS NATURAL - RESOLUÇÃO ANP Nº 15/2014

A RANP nº 15/2014 estabelece os princípios da regulação tarifária do transporte de gás natural no Brasil. Seus artigos 4º e 5º dispõem que as tarifas de transporte cobradas pelos transportadores devem representar a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável do gasoduto de transporte, de maneira a permitir que o transportador obtenha receita suficiente para arcar com os custos e despesas vinculados à prestação do serviço de transporte. Desta forma, o princípio geral é que a tarifa de transporte aplicável a cada serviço de transporte deve refletir os custos, despesas e investimentos necessários para a prestação do respectivo serviço de transporte.

A supracitada resolução estabelece também os critérios utilizados pela ANP para o cálculo tarifário, referentes aos serviços de transporte firme, interruptível e extraordinário e os procedimentos para aprovação de tarifas propostas pelos transportadores, aplicáveis tanto aos gasodutos autorizados quanto aos concedidos.

Os métodos utilizados na regulação econômica voltados ao estabelecimento de um sistema tarifário podem ser classificados em dois grandes grupos: “Regulação por Preço-Teto” (“*Price Cap Regulation*”) e “Regulação por Receita Máxima” (“*Revenue Cap Regulation*”)¹.

A Lei do Gás preceitua uma regulação por receita máxima para a atividade de transporte dutoviário de gás natural no Brasil (Inciso V do Art. 21). Pelas suas características, é possível classificar esse tipo de regulação no conceito de tarifas baseadas nos “custos da prestação do serviço” (“*cost based charges*”)², também denominada apenas como regulação tarifária por custo de serviço.

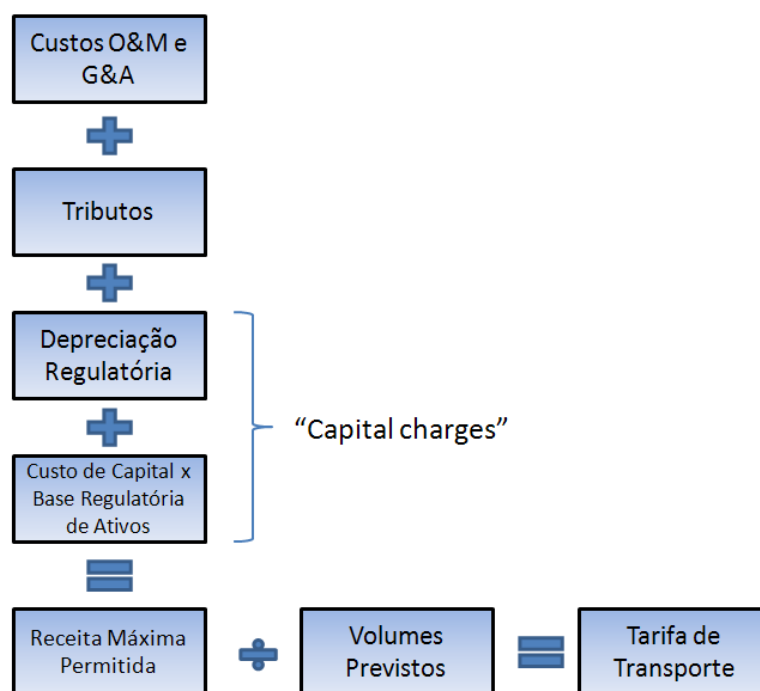
Neste método, a autoridade reguladora aprova os investimentos que comporão a base de ativos e estabelece a taxa de retorno adequada à atividade de transporte, a qual será garantida ao transportador. Esses parâmetros, combinados com a expectativa de demanda, resultam em uma tarifa desenhada para prover um montante fixo de receita para a empresa regulada, o qual será corrigido por um índice de inflação (e, possivelmente, deduzido de um fator de eficiência) com o objetivo de manter constante, em termos reais, a receita estimada.

Além da base regulatória de ativos e da remuneração do capital investido (CAPEX), são componentes dos custos remunerados pela tarifa de transporte os tributos, a depreciação dos ativos, os custos de operação e manutenção (OPEX), e os custos gerenciais e administrativos (G&A), conforme detalhado na Figura 1.

¹ HARRIS e LAPUERTA (2010).

² *Idem*.

Figura 1 – Elementos Básicos da Modelagem Tarifária pelo Método do Custo de Prestação do Serviço



Fonte: Elaboração própria com base em BRATTLE GROUP (2000).

Portanto, de forma simplificada, neste tipo de regulação tarifária o preço unitário dos serviços de transporte é resultado da receita máxima a qual a empresa pode fazer jus, dividida pelas capacidades a serem contratadas em cada tipo de serviço.

No Brasil, a contratação de capacidade em base firme ocorre por meio do processo de chamada pública, ou seja, a demanda por esse tipo de serviço de transporte é determinada no momento da assinatura das propostas irrevogáveis pelos carregadores. Tal fato reduz significativamente a incerteza a respeito das receitas futuras do transportador³.

Sendo assim, o cálculo das tarifas de transporte aplicáveis ao serviço de transporte firme e da receita máxima do transportador depende apenas da definição dos supracitados elementos de custo⁴ e da taxa de retorno do capital investido. Os valores de investimento, custos de O&M e despesas de G&A utilizados inicialmente são aqueles constantes do gasoduto de referência⁵.

Após realizada a licitação, o valor dos investimentos, custos e despesas estabelecidos no gasoduto de referência são substituídos por aqueles ofertados pelo vencedor da licitação, não cabendo posterior revisão destas rubricas. Desta forma, se os custos efetivamente desembolsados pelo transportador para a construção e operação do gasoduto forem

³ Para uma estimativa mais precisa das receitas, é necessário fazer uma hipótese sobre a futura contratação dos demais serviços de transporte oferecidos pelo transportador, tais como o serviço de transporte interruptível e o serviço de transporte “troca operacional ou *swap*”.

⁴ Para uma discussão mais detalhada acerca dos elementos da modelagem tarifária, ver a Seção II da Nota Técnica nº 02/2013-SCM, que apresentou as justificativas técnicas para a Revisão da Resolução nº 29, de 14 de outubro de 2005 (disponível em <http://www.anp.gov.br/?dw=67130>).

⁵ O gasoduto de referência é o projeto de gasoduto utilizado para efeito da definição das tarifas e receitas anuais máximas a serem consideradas nas chamadas públicas e nas licitações das concessões.

superiores àqueles propostos por ele no momento da licitação e considerados no cálculo das tarifas de transporte, isso resultará em uma redução de sua taxa de retorno⁶.

Portanto, ao final de todo o processo de cálculo tarifário, a ANP terá sido responsável apenas por definir a taxa de retorno aplicável à atividade de transporte e a taxa de depreciação regulatória dos ativos. As demais variáveis são determinadas por mecanismos de mercado, tais quais a chamada pública, na qual os carregadores estabelecem a demanda por capacidade firme, e a licitação, na qual o transportador informa os valores do investimento e dos custos de O&M e G&A a serem utilizados. Os tributos indiretos são definidos exogenamente pelos órgãos competentes e não influenciam o cálculo das tarifas, que são apresentadas líquidas de tributos.

Tabela 2 – Responsabilidades na Definição dos Parâmetros Tarifários

	Tarifa Máxima	Tarifa Efetiva (pós licitação)
Base regulatória de ativos (Investimento, O&M, G&A)	Estimada pelo MME/EPE no gasoduto de referência	Resultado do deságio entre receita máxima e receita requerida
Taxa de retorno do capital	Estimada pela ANP	Definida pela ANP no edital de licitação e atualizada periodicamente
Depreciação	Estimada pela ANP	Definida pela ANP no edital de licitação
Tributos	Autoridades tributárias	Autoridades Tributárias

Fonte: Elaboração própria.

Apesar de anteriores à publicação da RANP nº 15/2014, as notas técnicas listadas abaixo servem como guia para os cálculos de tarifa de transporte realizados pela ANP. Nestes documentos, são discutidos os critérios aplicáveis à tarifação, e detalhada a escolha dos parâmetros utilizados na determinação da taxa de retorno, respectivamente:

- Nota Técnica nº 015/2010-SCM, intitulada “Cálculo da tarifa de transporte dutoviário de gás natural: critérios aplicáveis e proposta de política de preços”; e
- Nota Técnica nº 027/2006-SCM, intitulada “Metodologia de cálculo do custo médio ponderado de capital aplicável à atividade de transporte de gás natural no Brasil.

Acessoriamente, a Nota Técnica nº 013/2010-SCM, intitulada “Cálculo da tarifa de transporte do gasoduto Urucu-Coari-Manaus pela SCM/ANP” apresenta um caso prático de cálculo tarifário para o serviço de transporte, cujos parâmetros tornaram-se um modelo que é replicado para os cálculos de tarifa de transporte da ANP.

O procedimento de aprovação de tarifas de transporte consta da RANP nº 15/2014, e ocorre no âmbito da aprovação dos termos de acesso dos transportadores disciplinada pela RANP nº 11/2016. Os termos de acesso devem conter as condições tarifárias e não-tarifárias aplicáveis a todos os serviços de transporte oferecidos em seus gasodutos.

Nesse processo, um transportador deve encaminhar à ANP suas propostas de tarifas de transporte acompanhadas de memórias de cálculo detalhadas, obedecendo aos critérios, à estruturação, e aos prazos estabelecidos nas Resoluções ANP nºs 15/2014 e 11/2016⁷.

⁶ É importante ressaltar que há previsão de revisão periódica das premissas de cálculo do custo de capital utilizado para o cálculo da receita máxima (e da tarifa de transporte), tais como risco Brasil, taxa livre de risco, prêmio de risco de mercado e projeção de inflação. Essa revisão tem o objetivo de atualizá-los perante as condições econômicas vigentes em cada época, uma vez que o período da estimação dos fluxos de caixa pode chegar a 30 (trinta) anos.

Com o objetivo de conferir transparência às condições de contratação de capacidade, em especial no que tange às tarifas aplicáveis, a ANP dá publicidade dos termos de acesso encaminhados pelos transportadores, conferindo um prazo de 30 dias para questionamentos e comentários por parte dos agentes de mercado.

A partir do recebimento dos termos de acesso, a ANP tem até 90 dias para analisá-los, podendo pedir esclarecimentos, sugerir alterações, ou aprovar as tarifas neles contidas.

III – REFLEXO DAS TARIFAS DE TRANSPORTE NOS CONTRATOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS NATURAL

O Art. 10 da RANP nº 52/2011 determina os elementos mínimos que devem constar nos contratos de compra e venda de gás natural. Dentre estes elementos destaca-se o preço (inciso IV), o qual deve ser dividido em duas parcelas: uma referente à molécula e uma referente ao transporte⁸.

A necessidade da separação da parcela referente ao transporte reside no fato de que a atividade de transporte é um monopólio natural, que, por sua natureza, é submetido à regulação tarifária. A distinção das parcelas referentes à molécula e ao transporte de gás presente no Art. 10 da resolução supracitada é fundamental para a promoção da transparência no mercado e para a efetividade da regulação das tarifas de transporte na cadeia de valor do gás natural.

A separação das parcelas do preço relacionadas ao transporte e à molécula do gás, nos contratos de compra e venda de gás natural, dificulta a ocorrência da prática de subsídio cruzado entre estes dois elos da cadeia de valor do gás natural. Com isso, espera-se uma utilização mais eficiente da infraestrutura, pelo lado do transporte, e a correta sinalização dos preços pelo lado da comercialização da molécula.

Outro objetivo desta medida foi garantir que todos os compradores de gás natural tenham a seu alcance as informações sobre os preços dos distintos serviços necessários à compra e posterior entrega do gás natural, idealmente desde a boca do poço até o consumo final⁹.

⁷ Prazos para encaminhamento dos termos de acesso: 90 dias após a assinatura dos contratos para gasodutos concedidos (art. 16, §1º); 180 dias após a publicação da Resolução ANP nº 11/2016 para gasodutos autorizados (art. 49), desde que haja a antecedência mínima de 120 dias para a chamada pública (art. 16, §2º).

⁸ Ressalta-se que existe a possibilidade de contratos de comercialização de gás natural nos quais não é necessário identificar a parcela referente ao transporte, como, por exemplo, a comercialização de gás natural na boca do poço.

⁹ A este respeito, para a Federal Energy Regulatory Commission (FERC, 1992), órgão regulador dos E.U.A., a comercialização deve ocorrer em termos justos entre as partes, ou seja, os compradores devem possuir informações e elementos suficientes para uma boa tomada de decisão, como fica claro no seguinte pronunciamento: “*The Commission's primary aim in adopting the instant regulations is to improve the competitive structure of the natural gas industry and at the same time maintain an adequate and reliable service. The Commission will do this by regulating pipelines as merchants and as open access transporters in a manner that accomplishes two fundamental goals. The first goal is to ensure that all shippers have meaningful access to the pipeline transportation grid so that willing buyers and sellers can meet in a competitive, national market to transact the most efficient deals possible. (...) The Commission's second fundamental goal is to accomplish the first goal in a way that continues to ensure consumers access to an adequate supply of gas at a reasonable price. (...) The Commission believes that to accomplish those objectives it is vital to give all gas purchasers (LDCs and end users, such as industrials and gas-fired electric generators) the ability to make market-driven choices about the price of gas as a commodity and about the cost of delivering the gas. Simply put, efficiency in the now national gas market can be realized only when the purchasers of a commodity know, in a timely manner, the prices of the distinct elements associated with the full range of services needed to purchase and then deliver gas from the wellhead to the burnertip. Only then will gas purchasers be able to purchase, based upon their needs, the exact services they want with full recognition of the prices that they would have to pay. And only then will the Commission be assured that all gas is transported to the market place on fair terms. What best serves the interests of gas purchasers -- the ability to make informed choices -- is also important for gas sellers. (...)*”.

Na hipótese mais simples, quando um mercado consumidor é abastecido por apenas um gasoduto de transporte e com apenas uma origem, a determinação da parcela de transporte no preço do gás natural comercializado na esfera de competência da União é feita de forma imediata a partir da respectiva tarifa aplicável ao serviço de transporte utilizado para tornar o produto disponível no local de venda. Neste caso, supondo que o agente vendedor seja também o responsável pelo carregamento do gás natural e contrate apenas uma modalidade de serviço de transporte (firme, interruptível, extraordinário ou qualquer outro ofertado pelo transportador) a parcela de transporte no contrato de compra e venda deve refletir exatamente a tarifa de transporte constante do contrato de serviço de transporte do carregador/vendedor, assim como seu critério de reajuste, em atendimento do disposto no parágrafo único do Art. 10 da RANP nº 52/2011, transcrito a seguir:

“Art. 10. Os agentes vendedores autorizados deverão celebrar contratos de compra e venda de gás natural, registrados na ANP, explicitando:

I - Modalidade de prestação do serviço;

II - Termos e condições gerais de prestação do serviço;

III - Volumes;

IV - Preço:

a) Parcela do preço referente à molécula;

b) Parcela do preço referente ao transporte, caso aplicável;

V - Critérios de reajuste das parcelas de preço;

VI - Ponto de transferência de propriedade;

VII - Cláusula de solução de controvérsias, podendo, inclusive, prever a convenção de arbitragem;

VIII - Prazo de vigência.

Parágrafo único. As eventuais alterações, positivas ou negativas, no custo de transporte, ocorridas após a publicação desta Resolução, deverão ser refletidas nos contratos registrados através de aditivo, por meio da alteração da parcela do preço referente ao transporte de que trata a alínea (b) do inciso IV deste artigo.”

O parágrafo único do Art. 10 determina que as variações positivas ou negativas do custo de transporte (ou da remuneração do transporte) devem ser repassadas à parcela do preço referente ao transporte, representando, na prática, que esta parcela deve obrigatoriamente prever o repasse (“pass-through”) dos custos de transporte para o preço de venda do gás natural. Não cabe, portanto, prever alterações nesta parcela que não correspondam estritamente às variações nos gastos relativos à contratação de capacidade de transporte pelo agente vendedor. Por exemplo, não estão incluídas nestes gastos as despesas gerais e administrativas com a atividade de carregamento e comercialização, tais como: pessoal próprio e consultoria para elaborar e gerir contratos; controle logístico do suprimento; material de escritório; serviços de utilidade pública (água, luz, telefone, entre outros); aluguel; emissão de faturas; etc. Também não estão incluídos custos de transporte associados com a movimentação de gás natural que não se refiram à atividade de comercialização, como autoprodução e autoimportação.

A parcela de transporte, portanto, não deve comportar custos e despesas de outra natureza, ou seja, a parcela de transporte deve representar apenas a remuneração do transportador pelo carregador, não devendo ser incorporada à mesma quaisquer custos e despesas incorridos pelo agente vendedor no exercício das demais atividades que compõem a cadeia de valor do gás natural (exploração, produção, importação, exportação, tratamento,

processamento, comercialização, carregamento¹⁰, estocagem, armazenagem, regaseificação, liquefação e distribuição).

Já a parcela do preço referente à molécula não é regulada, sendo livremente negociada entre as partes. É esta parcela que deve eventualmente cobrir os custos e despesas incorridos nas demais atividades, pois a parcela referente ao transporte é regulada.

Ressalta-se que a RANP nº 52/2011 não define como a parcela do preço referente à molécula deva ser estabelecida, cabendo ao agente vendedor dar a ela transparência na sua formação que considerar necessária (na hipótese de um mercado de gás natural razoavelmente competitivo o valor da molécula é estabelecido pelos fundamentos da oferta e demanda - o que na literatura denomina-se de “gas-to-gas competition”). Nada impede, contudo, que as partes signatárias do contrato de compra e venda de gás natural concordem em estruturar a parcela do preço do gás natural referente à molécula em subparcelas com diferentes critérios de reajuste. Tal medida não está em conflito com o Inciso V do Art. 10 da RANP nº 52/2011.

Existe, no entanto, um gasto que pode tanto ser incorrido pelo carregador diretamente, quanto compor a tarifa de transporte cobrada pelo transportador: o gás de uso do sistema. Nos contratos de serviço de transporte usualmente celebrados no Brasil este custo recai diretamente sobre o carregador na forma de solicitação pelo transportador de um volume adicional de gás natural injetado no sistema de transporte para fins de atendimento da programação deste carregador. Neste caso, a solicitação de uma injeção de gás natural acima do volume entregue nos pontos de entrega em nome do carregador não representa uma remuneração do transportador, não devendo estar computada na parcela do preço referente ao transporte, mas sim na parcela referente à molécula. Trata-se de um custo associado ao carregamento do gás natural pelo agente vendedor, o qual necessita disponibilizar volumes nos pontos de recebimento para o transporte acima daqueles que ele efetivamente tem direito de receber de volta por ocasião do retorno do gás natural à sua custódia nos pontos de entrega. Alternativamente, caso este volume de gás natural tenha sido adquirido pelo transportador, sendo esta uma das poucas hipóteses previstas na regulamentação de aquisição de gás natural por este agente (Art. 12 da RANP nº 11, de 16 de março de 2016), o seu custo de aquisição comporia a tarifa de transporte cobrada do carregador, e, portanto, seria refletido na parcela de transporte a ser cobrada pelo agente vendedor em seus contratos de compra e venda de gás natural.

A hipótese acima de fornecimento de gás natural a partir de um gasoduto de transporte (ou gasodutos de transporte contemplados em apenas um contrato de serviço de transporte) e da prestação de um serviço de transporte teve como objetivo tornar clara a distinção entre a parcela do preço referente ao transporte e a parcela do preço referente à molécula, indicando quais custos podem ser ressarcidos por cada uma delas. O mesmo raciocínio se aplica a um agente vendedor que detém um portfólio de contratos de serviço de transporte. Neste caso, é necessário apurar o custo de transporte para o volume movimentado até o ponto de venda do gás natural (ponto de entrega) a partir do portfólio de contratos de transporte deste agente. Nesta situação o que ocorre é um aumento de complexidade na apuração da parcela de transporte a partir de contratos de serviço de transporte que podem conter diferentes critérios de reajustes, datas-base e tipo de tarifação (postal, ponto-a-ponto, entrada e saída, etc.). Diante deste aumento de complexidade é preciso avaliar, também, se a capacidade contratada de transporte e os volumes comercializados são compatíveis, de maneira a evitar que a parcela do preço referente ao transporte esteja sendo utilizada para subsidiar a movimentação de volumes de gás natural que não estejam sendo objeto de comercialização (por exemplo: autoprodução e autoimportação) ou evitar que haja dupla contagem de valores, tal como considerar a contratação de capacidade no exterior na

¹⁰ Exceto pelo pagamento dos encargos do serviço de transporte de gás natural, que refletem exatamente a parcela de transporte.

importação por meio dutoviário (elemento que deveria compor o preço do gás natural importado na fronteira) como sendo custo de transporte nacional.

IV – TARIFAS APLICÁVEIS ÀS MODALIDADES DE ACESSO

IV.1 - ACESSO VIA CHAMADA PÚBLICA

O mecanismo de chamada pública é utilizado na contratação de capacidade de transporte firme tanto nos gasodutos sob o regime de concessão quanto naqueles sob o regime de autorização, bem como em suas ampliações (Inciso VII do Artigo 2º, e Artigo 5º da Lei do Gás).

A principal diferença entre os dois regimes de outorga é que no primeiro a ANP conduz diretamente o processo de chamada pública, enquanto no segundo a Agência pode delegar a condução do processo ao transportador (chamada pública indireta). Em ambos os casos cabe à ANP a responsabilidade da elaboração do edital de chamada pública. Na chamada pública indireta, a ANP solicita ao transportador que apresente minuta de edital de chamada pública, a qual será analisada e aprovada pela ANP.

a) Regime de autorização

No caso de chamada pública indireta, a ANP têm papel de supervisora do processo e deve aprovar o edital de chamada pública, que inclui a proposta de tarifa de transporte.

Deste modo, os transportadores devem calcular a tarifa de transporte conforme critérios estabelecidos na RANP n° 15/2014 e submetê-las à aprovação da Agência no âmbito do edital de chamada pública (Artigo 7º da RANP n° 15/2014).

A ANP verifica a proposta de tarifa e pode aprová-la ou solicitar esclarecimentos e/ou alterações.

b) Regime de concessão

No caso da concessão para a atividade de transporte de gás natural no Brasil, a receita a ser auferida pelo concessionário é obtida a partir de processo licitatório, no qual se sagra vencedor o licitante que solicite a menor receita anual para construir e operar o gasoduto (Art. 13 da Lei nº 11.909/2009).

Na chamada pública conduzida diretamente pela ANP, a Agência é responsável por fixar a tarifa máxima aplicável à contratação de capacidade firme de transporte (§ 2º do Artigo 13 da Lei do Gás).

O cálculo da tarifa é feito com base nas informações de investimento (CAPEX), operação e manutenção (OPEX) e capacidade a ser contratada, conforme as informações sobre custos reunidas no gasoduto de referência.

Caso as manifestações de interesse dos carregadores ao longo da chamada pública alterem os parâmetros fundamentais do gasoduto de referência, a ANP, auxiliada pela EPE, deve recalcular a tarifa.

Uma vez definida a tarifa máxima aplicável aos carregadores e assinados os termos de compromisso de contratação de capacidade, encerra-se a chamada pública e inicia-se o processo de licitação da construção e operação do gasoduto.

Neste certame, a ANP estabelece uma receita anual máxima com base na tarifa máxima definida na chamada pública, e vence a concorrência a empresa que exigir a menor receita anual para prestar o serviço de transporte (§§ 1º e 2º do Artigo 13).

O deságio entre a receita anual máxima definida pela ANP e a receita anual vencedora do leilão é aplicado à tarifa máxima pactuada ao fim da chamada pública. Ou seja, os

carregadores recebem um “desconto” proporcional ao deságio na tarifa máxima que eles haviam aceitado pagar para movimentar seu gás natural.

IV.2 – ACESSO VIA CESSÃO DE CAPACIDADE

O acesso via mercado secundário de capacidade de transporte se dá por meio de cessão de capacidade contratada por outro carregador. O preço a ser cobrado pela capacidade de transporte é, a princípio, determinado livremente, de modo a incentivar o oferecimento de capacidade firme no mercado secundário. Entretanto, a regulação permite a ação da ANP para coibir os casos em que o preço praticado venha a desvirtuar a regulação da ANP concernente às tarifas de transporte.

IV.3 - ACESSO VIA TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL

As tarifas de transporte referentes ao serviço de transporte interruptível são propostas pelos transportadores e aprovadas pela ANP, independentemente do regime de outorga. O texto contido no modelo de contrato de concessão para a atividade de transporte de gás natural prevê que, uma vez determinada a tarifa referente ao serviço de transporte firme, devem ser submetidas previamente à aprovação da ANP as tarifas aplicáveis às demais modalidades de serviço de transporte.

IV.4 – ACESSO VIA TROCA OPERACIONAL DE GÁS NATURAL (SWAP)

O serviço de troca operacional foi criado pelo Decreto n° 7.382/2010, que indicou a ANP como responsável por regulamentar a troca operacional e estabelecer sua tarifa, respeitadas as seguintes restrições:

- Receitas decorrentes da troca operacional devem ser revertidas para cobrir os custos e a remuneração do transportador com o serviço de *swap*;
- A tarifa aplicável ao serviço de *swap* não pode ser inferior àquela paga pelos carregadores existentes.

Como cada operação de *swap* tem características particulares, a ANP optou por estabelecer, na RANP n° 11/2016, a metodologia aplicável, deixando que o cálculo da tarifa aplicável a cada operação seja feito caso a caso. É importante lembrar que as condições tarifárias dos serviços de transporte, incluído o *swap*, serão aprovadas pela ANP no âmbito da aprovação dos termos de acesso submetidos pelos transportadores, sempre utilizando como base as informações prestadas pelo transportador em sua proposta de tarifa firme.

Neste sentido, a nova resolução ratificou a utilização das metodologias de tarifa compartilhada e tarifa incremental, as quais já eram previstas na RANP n° 15/2014 para o caso de ampliação de capacidade.

A aplicação da tarifa compartilhada ocorre quando a operação de *swap* representa uma economia de escala, ou seja, o aumento do volume transportado contribui para a redução do custo médio de transporte do gás natural. Neste caso, tanto o carregador firme quanto o solicitante do *swap* são beneficiados pelo compartilhamento de uma tarifa reduzida.

Aplica-se a tarifa incremental quando a troca operacional representa uma deseconomia de escala, e sua viabilização impõe um aumento do custo médio de transporte. Neste caso, a fim de preservar as condições tarifárias acordadas pelos carregadores detentores dos contratos firmes, adota-se a tarifa incremental, na qual o aumento de custo será suportado apenas pelo carregador entrante.

Como, em regra, a troca operacional aumenta a eficiência da operação da rede de transporte, espera-se que os casos de tarifa compartilhada prevaleçam sobre os de tarifa incremental.

Tabela 3 – Acesso a Gasodutos de Transporte: Quadro Resumo

Forma de Acesso	Regime de Outorga	Determinação da Tarifa de Transporte ou Preço da Capacidade de Transporte
Chamada Pública	Autorização	Chamada Pública indireta - transportadores devem calcular a tarifa de transporte conforme critérios estabelecidos na RANP n° 15/2014 e submetê-las à aprovação da ANP
	Concessão	Chamada Pública conduzida diretamente pela ANP, que fixa a tarifa máxima aplicável à contratação de capacidade firme de transporte
Cessão de Capacidade	Autorização ou Concessão	Preço negociado livremente pelos carregadores, de modo a incentivar o oferecimento de capacidade firme no mercado secundário Regulação permite a intervenção da ANP caso o preço praticado desvirtue a regulação concernente às tarifas de transporte
Transporte Interruptível	Autorização ou Concessão	Tarifas propostas pelos transportadores e aprovadas pela ANP, independentemente do regime de outorga
Troca Operacional de Gás Natural (SWAP)	Autorização ou Concessão	Utilização de metodologia de tarifa compartilhada ou tarifa incremental. O cálculo da tarifa é feito caso a caso, e sua aprovação ocorre no âmbito dos Termos de Acesso

Fonte: Elaboração própria.

V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o exposto, no que tange aos gasodutos autorizados, o processo de aprovação das tarifas de transporte se inicia a partir da proposta de tarifa de transporte referente ao serviço de transporte firme, acompanhada de memórias de cálculo detalhadas acerca do projeto. Os transportadores apresentam a proposta de tarifa em conjunto com os termos de acesso, que contêm os demais termos não-tarifários para o acesso aos gasodutos autorizados.

Para gasodutos concedidos, o processo de chamada pública e licitação prevê o estabelecimento de uma receita máxima, que se traduz em uma tarifa máxima, e, após a licitação, em uma tarifa efetiva, calculada pela ANP com base no resultado do processo licitatório.

As tarifas de transporte dos serviços de transporte extraordinário e interruptível são propostas pelos transportadores e aprovadas pela ANP, enquanto a tarifa de transporte referente à troca operacional é definida pela ANP.

VI – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRATTLE GROUP. *Methodologies for Establishing National and Cross-Border Systems of Pricing of Access to the Gas System in Europe*. London, February, 2000.

FERC. *Order 636*. Federal Energy Regulatory Commission. Washington, 1992.

HARRIS, D.; LAPUERTA, C. *International Examples of Gas Infrastructure Regulation*. Brattle Group. London, January, 2010.

VII – ANEXOS

Nota Técnica nº 027/2006-SCM, de 8 de novembro de 2006;

Nota Técnica nº 013/2010-SCM, de 16 de julho de 2010;

Nota Técnica nº 015/2010-SCM, de 23 de setembro de 2010;

Resolução ANP nº 15/2014, de 14 de março de 2014;

Resolução ANP nº 11/2016, de 16 de março de 2016.