



RESUMO DOS COMENTÁRIOS E SUGESTÕES RELATIVOS ÀS MINUTAS DE PORTARIA DE LIVRE ACESSO, CESSÃO DE CAPACIDADE E CRITÉRIOS TARIFÁRIOS RECEBIDOS DURANTE O PROCESSO DE CONSULTA PÚBLICA DE OUT./NOV. DE 2003

I. LIVRE ACESSO

Comentários Gerais

- **BG**

Afirma que, com a Emenda Constitucional nº 9, de 1995, e a Lei 9.478/97, a sociedade brasileira fez a opção pela abertura do setor de petróleo e gás, partindo da premissa que pressões competitivas e alternativas de suprimento geram benefícios ao consumidor e que a atração de investimentos privados nesses setores é necessária ao crescimento do país.

Neste quadro, o artigo 58 da Lei 9.478 assegura o direito de utilização dos dutos existentes ou a serem construídos. A idéia central seria o reconhecimento de que um mercado competitivo só operaria de forma eficiente caso diversos atores pudessem atuar na comercialização, a partir de condições equânimes de acesso às redes de transporte.

O sucesso da abertura do segmento de E&P foi inquestionável: mais de 40 empresas ingressaram nestas atividades, confiantes, em especial no gás natural, da possibilidade de acesso ao mercado consumidor. Ou seja, várias empresas investiram no Brasil acreditando que, mesmo com a manutenção de uma empresa (Petrobras) verticalizada e dominante em todos os segmentos, uma regulação adequada garantiria igualdade de condições no acesso ao mercado.

Ao contrário da regulação anterior, as novas propostas suspendem o acesso aos gasodutos, favorecem o monopólio e impedem a competição, estendendo o monopólio do transporte à comercialização do produto. Além disso, impossibilitam o cumprimento de objetivos estabelecidos no artigo 1º da Lei 9.478.

- **Câmara de Comércio EUA**

Defende o direito de acesso aos dutos, de maneira a permitir a comercialização de gás natural por parte de qualquer produtor de gás nacional junto às distribuidoras de gás canalizado. Salienta o fato de que a minuta de portaria, se aprovada, faria com que “qualquer ação de companhias de E&P no sentido de comercializar gás natural decorrente da exploração de um campo de óleo/gás não poderia ser conduzida de forma independente diretamente junto aos clientes interessados”, já que ditas companhias passariam a depender da venda de seu gás à Petrobras. Aponta, ainda, o fato de que “a portaria proposta teria como conseqüências a insegurança dos atuais investidores privados em dar continuidade aos programas de exploração e produção de gás nacional e ao desestímulo na realização de investimentos adicionais necessários à expansão e desenvolvimento da indústria de gás natural no Brasil.”

- **CBIE**

Observa que as novas medidas, aparentemente, partem do pressuposto de que o livre acesso aos gasodutos de transporte está ensejando práticas oportunistas e inibindo novos investimentos em infra-estrutura. Salienta, entretanto, que “não existe nenhuma análise criteriosa que justifique este direcionamento”.

Sustenta também a idéia de que “é ilógico implementar mudanças dessa importância através de portarias, que podem ser alteradas ou até mesmo suspensas a qualquer tempo e não garantem a segurança institucional necessária para os investimentos na expansão da infra-estrutura – com elevados custos fixos e longos prazos de maturação”.

Conclui que as novas regras de livre acesso estabelecem um monopólio na comercialização do produto, sem contrapartidas de investimento mínimo, obrigatoriedade de oferta, tarifas reguladas e requisitos de transparência que caracterizam, por exemplo, o processo de concessão e distribuição de gás natural, e observa que “ao invés de promover um marco legal estável e crível, o governo sinaliza com medidas que desorganizam ainda mais o aparato institucional reforçando o poder de mercado da Petrobras e afastando novos investidores”.

Explicita que o problema não é a existência do livre acesso, mas a “precariedade do marco institucional”, uma vez que a regulamentação definida na Lei 9478/97 não dá garantias necessárias aos transportadores e é muito frágil em relação às questões de defesa da concorrência.

Propõe três modificações com relação ao atual quadro regulatório: i) substituição do sistema de autorização pelo de concessão e licitação, ii) tarifação de acesso regulada pela ANP, e iii) obrigatoriedade dos transportadores terem participação minoritária nas empresas dos segmentos de produção, comercialização e distribuição e vice-versa. Finaliza dizendo que “a indústria do gás natural no Brasil necessita, urgentemente, de uma ampla reformulação institucional que compreenda uma avaliação isenta e ampla dos problemas do setor. Remendos de curto prazo somente irão confundir ainda mais os agentes e retardar um aumento sustentado da participação do gás natural na matriz energética brasileira.”

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Afirmam que uma dificuldade adicional a ser destacada se refere à discussão sobre o atual marco regulatório, que deve ser revisto para o estabelecimento de competências mais precisas para a intervenção regulatória da Agência. Para tanto, julgam necessário a promulgação de um marco legal específico para a indústria do gás,

Sugerem o atual marco faz com que a ANP não possua competência legal para impor penalidades que coíbam de forma suficiente e crível a adoção de práticas anticompetitivas de discriminação e exclusão. Com isso, agrava-se o quadro de assimetria no mercado, uma vez que nem as atuais concorrentes, desprovidas de salvaguardas para as suas posições de recém-entrantes no mercado, nem a própria ANP, esta carente de mecanismo mais severos de regulação, são capazes de fazer frente ao poder de mercado da incumbente.

Sugerem que os órgão de defesa da concorrência sejam ouvidos ao longo do processo de confecção das Portarias.

- **El Paso**

Destaca a importância do princípio do livre acesso à infra-estrutura de transporte para garantir o interesse de novos agentes em ingressar no mercado. Critica restrições ao acesso, que poderão ter características anti-concorrenciais.

- **E&V**

Comenta: “caso as Portarias venham a ser publicada conforme o texto ora em Consulta entendemos haverá completa frustração dos objetivos de abertura da indústria e introdução de competição. Vemos patente ofensiva ao princípio da legalidade pelo desrespeito a hierarquia e as previsões dos marcos legais tanto setorial como da concorrência em total desarmonia ao marco regulatório que esta ANP vem implantando.”

“O setor só resgatará a atratividade junto aos investidores privados pela substancial redução do risco regulatório, resultado de uma política setorial lastreada em marco legal específico - Lei do gás natural que trate do papel dos diferentes agentes, da estrutura de mercado, da regulação do acesso e das tarifas e do regime de penalidades entre outros”.

Opina ainda que o texto da minuta de Portaria tratando do Livre Acesso ora em Consulta Pública, “representa um retrocesso no processo de abertura da indústria bem como um cerceamento à implantação de competição, denotando fundamental alteração na política do setor que extrapola a regulamentação e não tem amparo legal”.

- **FIESP**

A aprovação das três portarias levaria à “volta clara à situação de monopólio do passado e renúncia do país em promover uma sadia competição neste setor”.

- **Gás Brasileiro**

A abertura do mercado de gás natural no Brasil previa, fundamentalmente: (i) concorrência no suprimento (leilões de áreas no E&P, liberdade para importação de gás); (ii) utilização comum da infra-estrutura de transporte. Neste sentido, “A restrição imposta no livre acesso aos gasodutos de transporte, conforme as novas Portarias propostas pela ANP, representa uma mudança de regras.” Assim, a Gás Brasileiro “manifesta-se de forma contrária às minutas de Portaria no que diz respeito às restrições ao livre acesso às Instalações de Transporte por entender que contrariariam os princípios da abertura de mercado.”

- **IBP**

Sugerem (alguns agentes) o estabelecimento de prazos para cumprimento de alguns dos dispositivos estabelecidos nesta portaria.

- **Petrobras**

Afirma que as novas minutas avançaram em relação às anteriores, na medida que introduziram mecanismos de proteção aos investidores que assumem o risco. Observa uma mudança de percepção por parte da ANP, anteriormente focada na implementação imediata de uma lógica competitiva, e agora voltada à administração dos riscos associados à realização de investimentos em uma indústria nascente.

Conclui que as novas minutas, a partir da proteção dada a Novas Instalações e Mercados Emergentes (que estariam de acordo com as políticas setoriais do novo governo), possibilitarão maior segurança no desenvolvimento do mercado e otimização no dimensionamento de novos gasodutos.

- **Shell**

Entende que “a portaria ora em discussão, se mantida atual redação, incentiva a duplicação de investimentos neste setor e, acreditamos, não há racionalidade econômica que justifique esta proposta. Em última análise, o resultado final seria a alocação ineficiente de recursos disponíveis. O transportador não precisa de uma reserva de mercado para investir em gasodutos. Seu investimento é garantido pelos contratos de transporte firme, que são assinados com os carregadores antes da construção. São estes contratos que, em última instância, lastreiam investimentos e financiamentos neste setor”.

“É importante ressaltar também que a atividade que se está tentando proteger com esta portaria é a atividade de comercialização (carregador) que é, em sua essência, uma atividade comercial de risco, e não o transportador. No caso do gás natural, o risco da atividade de comercialização é minimizado pela celebração de contratos com as distribuidoras de gás. Mais ainda, o direito de preferência do carregador que possui um contrato firme no uso da capacidade contratada de transporte, bem como a possibilidade de revenda desta capacidade, são suficientes para permitir uma correta alocação de riscos ao longo da cadeia”.

“Por fim gostaríamos de apontar para o fato de que o livre acesso, ao estimular a competição, é benéfico ao consumidor por contribuir para a modicidade de preços, em linha com as políticas fortemente defendidas pelo Governo atual. O bloqueio temporário do livre acesso às instalações de transporte de gás natural prejudica a livre concorrência, ferindo princípios estabelecidos na Lei do Lei 9478/97 (Artigo 58) e na Constituição Federal (Artigo 170, como princípios da Ordem Econômica, a Livre Concorrência e a Livre Iniciativa) e, conseqüentemente, da sociedade”.

Ainda, sugere nesta portaria a inclusão de artigo semelhante ao Art. 10 da Portaria 169 que limita a 40% o total de capacidade que pode ser contratada por carregador, ou empresas controladas ou coligadas, detentoras de contratos que somem mais de 50% do total das Capacidades Contratadas da Instalação de Transporte, antes da realização do CPAC. A não ser no caso de não ser manifestado interesse, na capacidade oferecida, por outros carregadores.

- **TOTAL**

Apresenta os seguintes comentários:

- a proposta de redação da portaria de livre acesso cristaliza o monopólio;
- a minuta apresentada insere uma proposta de limitação de acesso às instalações de transporte ao invés de regular as condições de acesso;

- em termos jurídicos, a proposta traria restrições ao cumprimento por parte das distribuidoras estaduais de gás natural das exigências da Lei 8666 no tocante à contratação da compra de volumes de gás natural;
- entretanto, a empresa é clara quando ressalta que a proposta é positiva quanto à limitação do acesso durante um período de tempo definido apenas para estas novas instalações. Além disso, também não sugere a supressão da restrição ao acesso a mercados emergentes, na análise detalhada da Portaria.

- **Transpetro**

Preocupa-se com procedimentos que possam ir de encontro aos princípios no cap. I da Lei, onde o regime de “autorização” parece visar agilidade e flexibilidade aos agentes interessados na concretização dos investimentos.

- **Uihôa Canto, Rezende e Guerra - Advogados**

Destaca que a “estabilidade das regras” é fundamental para norteamento dos investimentos do setor. Cita que a definição do marco regulatório para aplicação do livre acesso passou por diversas fases, que se alteraram entre o estabelecimento do acesso não discriminatório, seguido de um hiato regulatório (que persiste até o momento), até a atual proposta de minutas de portaria que encampam conceitos distintos no que se refere à aplicação do princípio do livre acesso. Discorre ainda sobre a precariedade da contratação de projetos com base em regras estabelecidas por normas infra-legais (que podem ser alteradas ou até mesmo revogadas a qualquer momento pela Administração Pública) Como conclusão, frisa a importância de que diretrizes gerais para projetos de transporte estejam definidas em uma nova Lei, a Lei do Gás.

- **Urbano Lopes**

Sugere:

- Fazer referência à qualidade do gás nos pontos de entrega e recepção ou às medições, em particular quando elas divergirem;
- Discriminar que se trata de transporte e deste não faz parte a rede de distribuição (definições de pontos de entrega e recepção podem trazer dúvidas);
- Discriminar os tipos de agentes contratantes sob a ótica de concessionárias e consumidor final;
- Estabelecer responsabilidades nos limites dos pontos de entrega e recepção (do transportador e do carregador) sejam elas técnicas, comerciais e ou ambientais;
- Estabelecer prazos de atendimento mediante a solicitação de livre acesso, independente do quanto desejar acessar/contratar.

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria a regulamentação do uso das Instalações de Transporte Dutoviário de Gás Natural, mediante remuneração adequada ao Transportador, respeitados os termos dos contratos em vigor.

- **El Paso**

Para evitar interpretações erradas, sugere incluir "gasodutos existentes, em construção ou a serem construídos".

- **E&V**

Pode acontecer o efeito danoso de se possibilitar que direitos advindos de contratos que possam eventualmente estar em desacordo com a regulamentação vigente à época de sua celebração venham a receber um “waiver” (vide Resolução da Diretoria ANP nº 238 de 11.04.2001 ou as preferências detidas pela incumbente, como bem ressalvado pelos participantes do Concurso Aberto para a expansão do Bolívia – Brasil) em flagrante confronto aos princípios da isonomia e da livre concorrência.

- **Pan American**

“Os termos dos contratos em vigor devem ser sempre respeitados. No caso em questão, o parágrafo único do Artigo 8º da minuta que regulamenta os critérios tarifários, prevê, em algumas situações, eventuais ajustes nas tarifas, de comum acordo entre as partes, o que poderá também acarretar ajustes em algumas outras cláusulas, para permitir que o benefício da tarifa compartilhada seja refletido como um todo no contrato. Isto não deveria ser entendido como uma quebra ou desrespeito aos contratos existentes, mas sim como uma adaptação ou evolução dos mesmos, que seria benéfica para todo o sistema. Não seria isonômico se o benefício da tarifa compartilhada fosse repassado para

os carregadores iniciais e que os mesmos mantivessem algum privilégio com relação aos novos carregadores entrantes”.

Sugerem “incluir esta possibilidade de renegociação ou adaptação de cláusulas na presente portaria ou na de critérios tarifários”.

Art. 2º Para os fins desta Portaria, ficam estabelecidas as seguintes definições:

- **Apine e Gasocidente**

Sugerem o acréscimo da definição de “Interconexão”.

I. Capacidade Contratada de Entrega: capacidade de retirada de gás natural em determinado Ponto de Entrega a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Carregador, conforme o respectivo contrato de transporte;

- **Gasocidente**

Sugere incluir a expressão “por dia”, depois de gás natural.

II. Capacidade Contratada de Transporte: capacidade de transporte a qual o Transportador se obriga a disponibilizar para o Serviço de Transporte Firme, conforme o respectivo contrato de transporte;

- **Apine**

Sugere que sejam definidas todas e separadamente: “Capacidade Contratada de Transporte Firme”, “Capacidade Contratada de Transporte Interruptível” e “Capacidade Contratada de Transporte Total”, sendo essa última a soma das duas primeiras. O objetivo é facilitar um tratamento mais claro à Capacidade Contratada de Transporte Interruptível.

- **ChevronTexaco**

Alerta que as definições devem ser ampliadas de modo considerar a capacidade criada por “backhaul” ou “displacement” (ver “virtual pipelines”, FERC Order 637).

- **El Paso**

Sugere substituir o final do texto por “conforme os contratos de transporte respectivos”.

- **Gasocidente**

Sugere que o título desta definição seja “Capacidade de Transporte Firme”. Sugere, ainda, incluir definições para “Capacidade Contratada de Transporte Interruptível” e “Capacidade Contratada de Transporte Total (Firme + Interruptível)”, alegando que é importante que tais definições recebam um tratamento mais claro.

III. Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a Capacidade Contratada de Transporte para o Serviço de Transporte Firme;

- **Apine**

Sugere que seja também subtraída da Capacidade Máxima de Transporte a Capacidade Contratada para o serviço interruptível.

- **El Paso**

Sugere incluir “a soma das Capacidades Contratadas de Transporte”

- **Gasocidente**

Propõe a seguinte redação: “Capacidade Disponível de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e a Capacidades Contratadas de Transporte para o Serviço de Transporte Firme e para o Serviço de Transporte Interruptível;”

IV. Capacidade Máxima de Transporte: máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar, no trecho de sua Instalação de Transporte,

considerando as pressões dos Pontos de Recepção e Entrega, dentro das faixas de variação estabelecidas em contrato;

- **Apine**

Sugere o acréscimo, ao final da definição, do seguinte texto: “e sempre de acordo com as simulações realizadas pelo transportador que deverão ser informadas a ANP”

- **Gasocidente**

Sugere incluir depois de contrato “e sempre de acordo com as simulações realizadas pelo transportador que deverão ser informadas a ANP”

- **TBG**

Sugere a nova redação:

“..máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar nas condições correntes de operação.”

- **Transpetro**

Sugere nova redação incluindo “vazões”, de modo a garantir a entrega dos volumes já contratados:

“IV. Capacidade Máxima de Transporte: Máximo volume diário de gás natural que o Transportador pode movimentar, no trecho de sua instalação de Transporte, considerando as pressões e vazões dos Pontos de Recepção e Entrega, dentro das faixas de variação estabelecidas em contrato;”

- **TSB**

Sugere substituir “no trecho de sua Instalação de Transporte, considerando as pressões dos Pontos de Recepção e Entrega, dentro das faixas de variação estabelecidas em contrato” por “nas condições operacionais vigentes”, argumentando que a capacidade de transporte do gasoduto é função das condições operacionais.

V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Máxima de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme;

- **Apine**

Sugere que seja também subtraída da Capacidade Máxima de Transporte o volume diário de gás programado para o serviço interruptível.

- **Gasocidente**

Sugere somar as programações relacionadas ao transporte interruptível.

- **Petrobras**

Sugere que a Capacidade Ociosa seja a diferença entre a Capacidade Contratada (e não Máxima) e o volume diário..., alegando que a definição proposta conflita com a definição de STI, uma vez que prestado em Capacidade Disponível, não há probabilidade de interrupção.

- **TBG**

Sugere a alteração:

“Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre as Capacidades Contratadas de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme;

- **TOTAL**

Sugere a alteração da definição de capacidade ociosa para aquela estabelecida na Portaria 169, com a argumentação que não haverá estímulo para a contratação de energia firme com a atual redação, juntamente com a prerrogativa de contratação prevista para o serviço interruptível no Art.5º.

- **Transpetro**

Sugere nova redação, de modo a evitar a superposição de Capacidades Disponível e Ociosa:

“V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Contratada de Transporte e o volume diário de gás natural programado para o Serviço de Transporte Firme;”

- **TSB**

Sugere nova redação (igual à da Portaria 169), para não privilegiar o STI em detrimento do STF:

“V. Capacidade Ociosa de Transporte: diferença entre a Capacidade Contratada de Transporte e o volume diário de gás natural programado;”

VI. Carregador: empresa ou consórcio de empresas contratante do serviço de transporte de gás natural junto ao Transportador;

• **El Paso**

Sugere substituir por "empresa ou consórcio de empresas que possua contrato de prestação de serviço de transporte de gás natural com o Transportador".

VII. Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC): procedimento público de oferta e alocação de capacidade de transporte para Serviço de Transporte Firme;

• **El Paso**

Questiona se a Portaria ANP n 98/01 seria expressamente revogada ou estaria derogada por tratar a nova Portaria inteiramente a matéria.

VIII. Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem e de entrega;

• **Petrobras**

Sugere incluir “de armazenagem, de recepção e de entrega”.

• **Transpetro**

Sugere incluir “Pontos de Recepção” na definição: “VIII. Instalação de Transporte: conjunto de instalações necessárias à prestação do serviço de transporte dutoviário de gás natural, incluindo dutos, estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem, de Recepção e de entrega;”

IX. Instalação de Transferência: conjunto de instalações necessárias à movimentação de gás natural em meio ou percurso de interesse específico e exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades;

• **Abegás**

Sugere pequeno ajuste na redação que, contudo, reproduz a definição constante da Lei 9.478.

• **Shell**

Sugerimos acrescentar o seguinte texto ao final desta definição: “, respeitados os direitos de exclusividade constantes dos contratos de concessão em vigor.” Da forma como este texto está escrito poder-se-ia estar criando um precedente para, por exemplo, Termelétricas passarem à comprar gás diretamente, estabelecendo “by-pass” às concessionárias de distribuição de gás natural canalizado.

X. Interessado: empresa ou consórcio de empresas que solicita formalmente o serviço de transporte dutoviário de gás natural;

• **José Garcez**

Argumenta que as definições de Carregador (VI) e Interessado dizem respeito à mesma pessoa e sustenta que a distinção feita na Portaria não contribui para estabelecer direitos e obrigações no processo de contratação.

Acrescenta ainda que, de acordo com o artigo 176 da Constituição, a lavra de gás natural pode ser concedida a “... brasileiro ou empresa constituída sob as leis brasileiras ...” e que, portanto, não há motivo para que o Carregador tenha que ser uma empresa ou um consórcio de empresas. Segundo ele, o Carregador poderia ser o proprietário da lavra, sendo ele pessoa física.

XI. Mercado Emergente: mercado localizado em uma área geográfica limitada, correspondente a uma região de concessão estadual de distribuição de gás canalizado, na qual o primeiro fornecimento comercial de seu primeiro contrato de longa duração tenha sido efetuado há menos de 8 (oito) anos;

- **Apine**

Comenta que é matéria de competência Estadual.

- **BG**

Sugere a exclusão deste inciso

- **El Paso**

Afirma que a definição de Mercado Emergente carece de fundamentação técnica ou econômica que justifique a exceção ao princípio legal e geral dado pela Lei. Questiona competência da ANP para regulamentar essa exceção. Afirma que tal disposição prejudica a concorrência, evita a entrada de novos agentes e enfrenta fundamentos do Estado Brasileiro (livre iniciativa), constitucional (livre concorrência) e legal (livre acesso disposto na Lei 9.478). Ademais, introduz risco para investimentos e subdimensionamento das instalações e garante o monopólio do agente dominante, sem as necessárias contrapartidas. Sugere a supressão do inciso.

- **E&V**

Comenta que é matéria de competência Estadual.

- **Pan American**

Sugere a eliminação do inciso XI e do conceito de Mercado Emergente. Entende que a restrição proposta contraria o marco regulatório vigente e diminui a segurança jurídica necessária para se atrair investimentos para o setor.

Comenta ainda que “a aplicação do conceito poderia causar tratamento diferenciado a consumidores de distintas áreas de concessão, localizados num mesmo estado, e que estariam sob a regulação de um único órgão centralizado”.

- **Petrobras**

Sugere a ampliação dos dois prazos (incisos XI e XII) para 10 e 8 anos, respectivamente, alegando serem prazos mais adequados à maturação dos investimentos e dos mercados.

- **Repsol YPF**

Se posiciona favorável a este tipo de proteção como forma de incentivar investimentos em áreas não desenvolvidas de gás natural (ex: TSB).

- **Secretaria de Energia do Estado do RJ**

Está de acordo com o conceito de mercado emergente, e destaca que usado como forma de proteção aos agentes que realizaram e viabilizaram o investimento em infra-estrutura, é fundamental para o desenvolvimento do mercado. Acredita que o tempo estabelecido deva ser maior do que 8 anos.

- **Shell**

Sugerimos a supressão desta definição e posteriormente sua classificação como exceção às regras de livre acesso. “A Lei 9478/97 no seu Art.58 estabelece que: “Facultar-se-á a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações”. Portanto a condição para o livre acesso está, corretamente, associada à adequada remuneração ao titular das instalações, ou seja, dá àquele que realizou os investimentos a garantia de um retorno adequado”.

- **TOTAL**

Argumenta que a definição poderá introduzir conflito de interesse (conflito de instâncias de regulamentação) ao se definir geograficamente uma área para mercados emergentes delimitada exatamente pelas concessões estaduais de distribuição;

Também ressalta que a nova regra não apresenta definição para o contrato de longa duração, além de em uma mesma área de concessão poder haver mercados em níveis diferentes de maturidade.

- **Transpetro**

Sugere: ampliar o prazo para 10 anos; incluir definição do que é um contrato de longa duração; ou, então, a eliminação deste conceito. Acredita que este conceito poderá criar polêmicas futuras, sendo que o investidor requer garantia do investimento em qualquer situação.

XII. Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com Autorização de Operação (AO) expedida há menos de 4 (quatro) anos, ao longo de toda sua extensão, conforme projeto aprovado, que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados por dutos existentes;

- **Abegás**

Sugere a exclusão dos incisos XI e XII, com base nos argumentos apresentados ao art. 4º.

- **Abrace**

Entende que deve ser retirado do texto o termo “ao longo de toda sua extensão”, porque discorda do entendimento, que acredita pode ser provocado, de que se o transportador fizer uma expansão de seu gasoduto em mais 1 quilometro, poderá bloquear o livre acesso a todo o gasoduto.

- **BG**

Sugere a exclusão deste inciso.

- **CBIE**

Observa que o conceito carece de precisão, pois da maneira como está definida pode trazer dúvidas. A questão é: de acordo com a definição proposta da minuta está contemplando todos os trechos de um gasoduto onde existam partes com mais de 4 anos e menos de 4 anos? É importante de a definição trata de trechos de dutos ou de gasodutos inteiros. Salienta que “esta dúvida deve ser esclarecida pois acarreta uma mudança nos trechos das redes sob ampara da moratória”.

- **El Paso**

Sugere a supressão do inciso pelas mesmas razões do item anterior, levando em consideração ainda que o prazo de 4 anos não se fundamenta em razão técnica que justifique a exceção.

- **Pan American**

Sugere a eliminação do parágrafo XII e do conceito de Nova Instalação de Transporte.

“Entendemos que a não obrigatoriedade do transportador em conceder o acesso para novas instalações de transporte, vai contra os mesmos preceitos legais das Leis 9478-97 e 8884-94 e irá impactar de forma negativa a concorrência no setor. Poderiam ser estudadas soluções pontuais e para tanto a legislação deveria ser ampla e considerar a possibilidade do livre acesso como regra geral, tanto para gasodutos existentes como para os novos. Para as novas instalações poderia ser estudada uma consulta ao mercado durante a fase de desenvolvimento do projeto, de modo a otimizar a infra-estrutura a ser implantada”.

- **Petrobras**

Sugere a ampliação dos dois prazos (incisos XI e XII) para 10 e 8 anos, respectivamente, alegando serem prazos mais adequados à maturação dos investimentos e dos mercados.

- **Repsol YPF**

Sugere ampliar o prazo para 8 anos, como forma de incentivar investimentos em nova infra-estrutura e evitar expansões não eficientes. Propõe ajustar a definição para garantir que apenas ampliações de instalações existentes (loops) não sejam enquadrados no conceito e evitar que o projeto TSB entre nessa definição.

- **Secretaria de Energia do Estado do RJ**

Vê esse conceito, assim como o de Mercado Emergente, e a aplicação deles, como fundamental para o desenvolvimento da infra-estrutura. Acredita que o tempo deva ser maior do que 4 anos.

Comenta sobre os dois conceitos:

“Sem esse tipo de garantias, será difícil o interesse por parte do transportador em realizar investimentos em expansão da rede, em face dos riscos elevados e das suas características de retorno de longo prazo, o que teria efeitos altamente negativos nos planos de expansão da participação do gás natural na Matriz Brasileira, que, diante das reservas nacionais significativas identificadas e do ambicioso programa de construção de redes anunciados pela Petrobrás, é uma das prioridades do Governo Federal”.

- **TOTAL**

Entende que o prazo de carência deverá ser alterado para 8 anos. Considera importante esclarecer que a limitação do acesso deva ser tratada apenas para novas instalações e não para expansões ou loops.

A redação sugerida é:

Nova Instalação de Transporte: Instalação de Transporte com Autorização de Operação (AO) expedida há menos de 8 (oito) anos, ao longo de toda sua extensão, conforme projeto aprovado, que não interligue Pontos de Recepção e Entrega já conectados entre si por dutos existentes.

- **Transpetro**

Sugere ampliar o prazo para 8 anos.

- **TSB**

Sugere ampliar o prazo para 8 anos (igual ao de Novas Instalações de Transporte), considerando que um prazo de 4 anos ainda é pequeno para incentivar os investidores (quando são carregadores) em grandes projetos de gasodutos, causando a redução dos diâmetros dos gasodutos e impactando, desta forma, num incremento do preço do gás nas futuras ampliações.

XIII. Ponto de Entrega: ponto no qual o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize.

- **Apine**

Sugere a substituição do texto acima pelo seguinte: “ponto no qual o gás natural é recebido pelo Carregador ou por quem este autorize nas condições estabelecidas no Contrato com o Transportador”.

- **Gasocidente**

Propõe a seguinte redação: “ponto no qual o gás natural é recebido pelo entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este autorize nas condições estabelecidas no Contrato com o Transportador.”

XIV. Ponto de Recepção: ponto no qual o gás natural é recebido pelo Transportador do Carregador ou de quem este autorize;

XV. Serviço de Transporte Firme (STF): serviço de transporte no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo Carregador, até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida no contrato com o Carregador;

- **Petrobras**

Sugere incluir nos incisos XV e XVI o trecho “conforme as condições estabelecidas em contrato”, além de “interrompido ou reduzido” neste último.

XVI. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte o qual poderá ser interrompido pelo Transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme;

- **Apine**

Sugere o acréscimo, ao final, do fragmento de texto: “e as condições operacionais do gasoduto”

- **Gasocidente**

Propõe a inclusão da expressão “e as condições operacionais do gasoduto” ao final da definição.

- **Petrobras**

Sugere incluir nos incisos XV e XVI o trecho “conforme as condições estabelecidas em contrato”, além de “interrompido ou reduzido” neste último.

XVII. Transportador: empresa ou consórcio de empresas autorizadas pela ANP a operar as Instalações de Transporte;

- **Abegás**

Inclui na definição que o Transportador seja também o proprietário das Instalações de Transporte.

- **BG**

Teme que o texto proposto para este inciso possa gerar incerteza sobre quem controla o sistema de transporte, se o proprietário ou o operador. “O operador poderia alegar que não tem controle sobre a expansão do sistema, se negando a fazê-lo mesmo quando há demanda, e não haveria mecanismo dentro da Portaria de se alocar responsabilidade ao proprietário”.

Dessa forma, sugere a troca do texto para: “empresa ou consórcio de empresas proprietários das Instalações de Transporte autorizados pela ANP a opera-las”

XVIII. Zona de Entrega: área geográfica limitada, correspondente à região objeto de concessão estadual de distribuição de gás canalizado;

XIX. Zona de Recepção: área geográfica limitada, contendo um ou mais Pontos de Recepção.

- **Ricardo Vigliano**

Sugere que neste inciso seja delimitado o que é “área geográfica”, como feito na definição de Zona de Entrega, argumentando que a ausência da referida delimitação pode levar a uma situação na qual uma mesma zona possa abrigar pontos de recepção muito distantes, contribuindo para que ocorram distorções na aplicação de tarifas de transporte por distância.

- **TBG**

Sugere a adição de uma nova definição:

- Preço de Gás Natural Ofertado: Soma das parcelas compostas pelo preço da commodity e das tarifas de transporte aplicáveis;

Art. 3º O Transportador não poderá comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários ao consumo próprio das Instalações de Transporte e para formação e manutenção de seu estoque operacional.

- **Apine**

Sugere a retirada da possibilidade de compra de gás pelo transportado para consumo próprio das instalações de transporte, uma vez que esse consumo é hoje previsto pelos carregadores como parte do contrato de Transporte.

- **Gasocidente**

Sugere excluir a expressão “ao consumo próprio das Instalações de Transporte e”, alegando que o Transportador não compra o gás natural para consumo próprio das instalações de transporte, pois a previsão do consumo de gás é feita pelo carregador como parte do contrato de transporte.

- **José Garcez**

Argumenta que a vedação para o Transportador também exercer atividade econômica de compra e venda de gás natural, não está compatível com o art. 58, § 2º, da Lei nº 9.478, de 1997, que assim estabelece:

“§ 2º. A ANP regulará a preferência a ser atribuída ao proprietário das instalações para movimentação de **seus próprios produtos**, com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”

Conclui, portanto, que “o proprietário de gasoduto de transporte não só pode transportar seu próprio produto, como também têm o direito de preferência para fazê-lo; o que a ANP deve regular é a forma como essa preferência será exercida, nada mais”. Sustenta, ainda, que “quando o § 2º acima transcrito se refere a “seus próprios produtos”, indica que o proprietário do gasoduto pode também exercer a compra e venda, isto é, ser ele próprio carregador. Essa disposição não poderia ser diferente, até porque não sendo a atividade econômica de compra e venda de gás natural no atacado submetida a qualquer restrição pelo art. 177 da Constituição Federal, conclui-se que é atividade econômica de livre exercício, submetida ao disposto no parágrafo único do art. 170, também da C.F., não sendo passível de vedação mediante Portaria da ANP”.

- **Transpetro**

Sugere adicionar ao final: “e reposição de perdas causadas por negligência ou omissão do Transportador”.

Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte, exceto nos casos em que a solicitação do serviço:

- I. refira-se a Novas Instalações de Transporte; ou**
- II. destine-se ao transporte de gás natural para Mercados Emergentes.**

Parágrafo Único - As condições operacionais necessárias à conexão de Instalações de Transporte de distintos Transportadores, incluídas as conexões de fronteira do país, serão formalizadas em acordos de interconexão.

- **Abegás**

Sugere a exclusão das exceções às Novas Instalações de Transporte e aos Mercados Emergentes, alegando tratamento discriminatório e contrariedade aos princípios da Lei 9.478/97, que estabelece a remuneração adequada como única condição ao acesso, e também da Lei 8.884/94. Prejudica a livre concorrência e impede o consumidor de ter acesso a menores preços.

- **Abrace**

“A ABRACE acredita que isto seja uma restrição contrária à lei 9478 em seu artigo 1º, que trata dos fundamentos da política energética, e no artigo 58º, que estabelece como única condição ao livre acesso a remuneração adequada ao titular das instalações de transporte. Também contraria a lei 8884/94, artigo 1º, inciso 4 e 5, que trata da livre concorrência”.

- **Apine**

Entende que as exceções dispostas no artigo “impõem reserva de mercado que impede a competitividade e a livre concorrência transgredindo inclusive a Lei do Petróleo.”

- **BG**

Sugere a exclusão dos incisos I e II, por entender que eles vão “contra os princípios da Lei 9478/97”, como exposto nos comentários gerais da empresa sobre esta portaria, e a troca do texto do caput deste artigo para:

“Art. 4º O Transportador permitirá o acesso não discriminatório de Interessados aos serviços de transporte em suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte.”

Sugere ainda que se acrescente o texto “a serem aprovados pela ANP e disponibilizados para todos os agentes” ao final do parágrafo único, com a justificativa de que “os acordos de conexão podem conter cláusulas que levam à discricionariedade na prestação de serviço entre os vários carregadores”.

- **ChevronTexaco**

Solicita melhor definição a respeito dos requerimentos operacionais necessários para a interconexão de gasodutos

- **CSPE**

Afirma que o artigo 4º i) contraria o Artigo 58 da Lei 9478/1997 ao estabelecer restrições ao livre acesso e ii) interfere com a regulação estadual – especialmente considerando que a adoção dos conceitos propostos traria divergências de procedimentos para as áreas de concessão ao resultar em acesso livre na área da Comgás e restrito nas outras áreas, dentro do mesmo Estado.

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Com relação à carência para o livre acesso argumentam que:

- Subverte o conceito de livre acesso, suprime a competição, criará condições e incentivos para o exercício abusivo do poder de mercado da incumbente, é despedido de qualquer amparo legal e representa um retrocesso na discussão do instituto do livre acesso e um questionamento do próprio princípio;
- Introduce elementos de proteção de mercado, pois a comercialização de gás natural, atividade eminentemente competitiva, passa a ser beneficiada com a outorga de um monopólio, uma vez que se cria a figura do “Carregador – Investidor” ao qual é conferida uma reserva de mercado de 4 a 8 anos;

- Apresenta flagrante desconformidade com o que se encontra estabelecido na Lei do Petróleo, já que tal Lei não autoriza a derrogação do livre acesso, o que torna ilegal sua implementação no Brasil, além de ir de encontro com o inciso IX, do Artigo 1º, que estabelece a promoção da livre concorrência como princípio e objetivo da política energética nacional;
- Posterga a possibilidade de competição pelo mercado, mantém bloqueada a possibilidade de competição no mercado - no que respeita em particular à competição inter-combustíveis - na medida em que a incumbente mantém sua posição dominante também nos demais mercados de combustíveis e nas respectivas instalações de infra-estrutura e logística e cria a figura do Carregador-Investidor, conceito que vem a colidir com a própria Lei 9.478/97, que, em seu art. 65, prevê a separação entre essas atividades. Além disso, ressaltam, mediante comprovação bibliográfica, que a opção pela autorização no transporte, em detrimento da concessão, indica também a opção do legislador constituinte por promover a livre concorrência nesses setores;
- Contraria a Lei da Defesa da Concorrência, Lei 8884/94 e a Constituição Federal, que inclui em seu artigo 170, como princípios da Ordem Econômica, a livre concorrência e a livre iniciativa;
- Deixa de atender ao interesse público quando suprime a concorrência e impede, de plano, a transferência de renda do carregador para a sociedade, sem que se preveja, ou possam ser previstos, mecanismos compensatórios.

- **El Paso**

Sugere mudar redação para: “O Transportador atenderá os interessados na contratação de STF, garantindo o acesso não discriminatório às suas Instalações de Transporte, assim como a conexão de suas instalações com outras Instalações de Transporte” e suprimir os dois incisos.

Argumentos adicionais aos expostos nos comentários das definições: tal disposição estaria revogando parcialmente o artigo 58 da Lei; a ANP estaria interferindo na competência estadual do mercado de distribuição de gás; e situações de monopólio natural não são compatíveis com exigência de duplicidade de investimentos para atendimento de uma única necessidade.

- **E&V**

Entende que a derrogação do acesso é ressalva ao princípio da livre concorrência, e portanto de ilegal instituição em portaria. Opina ainda que o disposto no artigo invade a competência Estadual.

- **FIESP**

O livre acesso deve ser mantido, porém, sem períodos “de moratória”. A proposta é que o empreendedor tenha “no máximo, durante o período de amortização do projeto, um volume assegurado de até 50% da capacidade de transporte. O restante continuaria com acesso não discriminado e livre, limitando-se a participação individual de cada interessado a um valor adequado para assegurar o acesso de vários proponentes, tudo regulado e administrado pela ANP.” Saliencia que “o período de amortização do empreendimento não deve ser inferior a 20 anos” e que “a justa remuneração pelo uso dos dutos de transporte seria assegurada para garantir o retorno dos investimentos do empreendedor”.

- **Gás Brasileiro**

Sugere a eliminação das restrições ao acesso, na medida em que “a restrição imposta contraria o princípio básico de que infra-estruturas são meios para o exercício das atividades reguladas, devendo o seu uso ser otimizado e possibilitar a livre concorrência da oferta de gás ao mercado” e contrariam os princípios da Lei 9.478.

Em relação ao conceito de Mercado Emergente, alega que, a exemplo do que aconteceria em sua região (entre sua empresa e a Comgas), concessionárias “Emergentes” vizinhas a “Não Emergentes” perderiam competitividade, na medida em que a segunda poderia fechar novos contratos em melhores condições, enquanto as Emergentes estariam nas mãos do supridor original.

- **Gasocidente**

Propõe a exclusão das exceções alegando que as mesmas impõem reserva de mercado e impedem a competitividade e a livre concorrência transgredindo, inclusive, a Lei do Petróleo.

- **IBP**

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento para o Art.4º:

1º - Alguns agentes argumentam que a restrição ao acesso contraria o Art. 1º da Lei 9.478. que trata dos fundamentos da política energética, e o artigo 58º, que estabelece como única condição ao livre

acesso a remuneração adequada ao titular das instalações de transporte. A restrição contraria também a Lei 8.884/94, artigo 1º, inciso 4 e 5, que trata da livre concorrência.

2º - Outros agentes vêem este tipo de proteção como forma de incentivar investimentos em áreas não desenvolvidas de gás natural, conceito este também presente na “Diretiva de Gás” da União Européia.

- **José Garcez**

Argumenta que “o artigo 4º enseja a interpretação oposta ao que provavelmente pretendeu a ANP que é ao se referir a Novas Instalações e transporte de gás a Mercados Emergentes como exceção ao direito ao livre acesso, porém a redação conclui que as instalações não tem direito ao livre acesso”.

- **OAB**

Frisa a latente ilegalidade do texto no que se refere à restrição do livre acesso, sugerindo a violação:

- ao artigo 58 da Lei 9.478/97, não sendo dado à ANP o poder para estabelecer tais restrições;
- aos princípios da proporcionalidade, por ser uma proposta não razoável, já que essa seria uma opção mais onerosa para a coletividade do que a estipulação de um quantum para remuneração do investimento realizado;
- aos princípios da função social da propriedade e da livre concorrência, constitucionalmente garantidos. Sobretudo por se tratar de uma “essential facility”, conforme destacado pelos especialistas, é imprescindível a determinação do livre acesso;
- à Lei 8.884/94 (“Lei de Defesa da Concorrência”).

A OAB ainda inclui as seguintes considerações sobre a questão da restrição ao acesso:

- confronta a livre concorrência e nunca poderia ser estabelecida em um Portaria, por limitar uma previsão legal. Esta imposição poderá impedir a atuação dos órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDP, no enquadramento de práticas abusivas
- não é imprescindível à garantia dos investimentos em transporte de gás mas é imprescindível para introdução de uma concorrência, já que no Brasil não se optou por criar restrições estruturais às participações cruzadas entre produtores, transportadores e distribuidores. caso sejam concretizadas as propostas de portaria da ANP o Brasil seria o único país do mundo a não garantir o direito de acesso e ao mesmo tempo não criar restrições estruturais de participações cruzadas no mercado, o que facilitaria sobremaneira o abuso de poder de mercado.
- é imprescindível também à viabilização da concorrência também na produção de gás, pois a carência inibiria investimentos na produção por empresas que estariam impedidas ou dificultadas na possibilidade de escoamento do seu produto.
- as exceções ao Direito de Acesso, na Europa devem ser requeridas e analisadas caso a caso, e não como uma regra geral, criando uma isenção antitruste.

- **Pan American**

Sugere que se mantenha a possibilidade do livre acesso para qualquer mercado e qualquer instalação de transporte.

- **Repsol YPF**

Afirma que, de acordo com o texto, a exceção para aplicação do Livre Acesso fica a critério do Transportador, o que é contraditório com o objetivo implícito de proteger o carregador-investidor. Isso incentivaria a verticalização dos agentes em detrimento da figura do transportador “independente” defendida pela Agência para a construção de um sistema eficiente e competitivo, além de permitir decisões discriminatórias.

- **Shell**

“Sugerimos a retirada do Inciso II deste artigo. Entendemos que o caráter discriminatório do acesso livre dado aos Mercados Emergentes contraria os princípios da Lei 9478/97 no seu Art.58”.

“Mais ainda, da forma como está colocada esta questão, estende-se o efeito desta regulação sobre os Estados que tem o preceito constitucional estabelecido de regular os mercados de distribuição. Em outras palavras obriga-se uma distribuidora de gás canalizado a comprar gás de um só fornecedor”.

“Ao contrário dos contratos de concessão estabelecidos entre os Estados e as distribuidoras de gás canalizado, a reserva de mercado proposta para os chamados mercados emergentes beneficia a apropriação da renda de um monopólio natural por um agente, sem a contrapartida de investimento e universalização estabelecida nos referidos contratos. Em troca do monopólio por um determinado período, essas distribuidoras, que operam sob o regime de concessão (e, portanto, sob estrito

controle do regulador), têm metas rígidas para expansão da rede, tarifas reguladas, obrigação de investir, obrigação de servir e de dar tratamento não discriminatório. E, ainda assim, têm uma data para permitir o livre acesso a seus dutos”.

- **TOTAL**

Sugere a inclusão de mais um parágrafo:

§ 2º Caso o transportador permita o acesso nas situações caracterizadas nos itens I e II, deverá fazê-lo de forma não discriminatória.

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte, sempre que o trecho solicitado em sua Instalação de Transporte esteja operando, na média diária dos 6 meses anteriores, a pelo menos 70% de sua Capacidade Máxima de Transporte, o que evidencia o risco de interrupção que caracteriza este serviço.

Parágrafo Único - Os volumes destinados ao Serviço de Transporte Firme terão prioridade de programação sobre o Serviço de Transporte Interruptível.

- **Abegás**

Sugere a exclusão da restrição aos 70% de utilização, alegando comprometer a plena utilização da infra-estrutura, a modicidade tarifária e o desenvolvimento do mercado.

- **Abrace**

Não concorda com o disposto no artigo por entender que estabelece um monopólio de fato nas mãos do carregador controlador, compromete o conceito de modicidade tarifária e inibe a otimização da infra-estrutura.

- **Apine**

Entendem que o disposto no artigo “impõe reserva de mercado que impede a competitividade e a livre concorrência transgredindo inclusive a Lei do Petróleo.”

- **BG**

Sugere a retirada da restrição da obrigatoriedade do atendimento ao serviço interruptível a um indicador de uso da capacidade de transporte do trecho da instalação solicitado. Comenta que “esta restrição vai contra o princípio de máxima utilização da capacidade de transporte estabelecida na Lei 9478/97”.

- **CBIE**

Argumenta que, no caso do transporte interruptível, não está claro se a oferta desses serviços deixa de ser obrigatória toda vez que a movimentação fique abaixo de 70% da capacidade máxima. Observa que “tal limitação poderá abortar oportunidades de flexibilização dos contratos de gás e de redução, por exemplo, dos custos operacionais das usinas termelétricas.” Ademais, explicita que “na ocasião da renovação de contratos e transporte firme, a Portaria dá condições preferenciais aos carregadores-proprietários, que podem cobrir a posteriori a oferta de outros interessados, limitando efetivamente a possibilidades de contratação por outros carregadores.”

- **CSPE**

Propõe reduzir o percentual de 70 para 50%, da Capacidade Máxima de Transporte, o que atenderia o objetivo de usar a capacidade ociosa dos dutos.

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Sugerem que a introdução do parâmetro de 70% dificulta o desenvolvimento do STI, com o intuito de proteger o carregador pioneiro, que contratou capacidade para STF, deixando de considerar, contudo, que o STI apresenta características que o diferenciam do STF, o que faz com que a demanda por um e por outro tipo de serviço sejam também diferentes.

- **El Paso**

Sugere mudar redação para: “O Transportador atenderá os Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte”, excluindo a restrição dos 70%.

Argumentos: não há justificativa razoável, histórica ou técnica que aponte no sentido de que o percentual fixado evidencia o risco de interrupção; não parece compatível com o art. 3º da Portaria ANP nº 98/01.

- **E&V**

Não concordam com o disposto no artigo por entenderem que “cria proteção de mercado em detrimento do desenvolvimento de um mercado secundário essencial à viabilização competitiva do parque termelétrico bem como na modicidade tarifária”, e inviabiliza a implementação do livre acesso pelo transportador na medida em que transfere ao carregador controlador “o poder de negociar, nos termos e condições que este desejar, eventuais serviços de transporte para terceiros interessados”.

- **Gás Brasileiro**

Sugere a exclusão da restrição aos 70% de utilização e afirma que esta inibe a plena utilização das instalações e impõe o ônus da ociosidade ao mercado.

- **Gasocidente**

No caput, sugere excluir “sempre que o trecho solicitado em sua Instalação de Transporte esteja operando, na média diária dos 6 meses anteriores, a pelo menos 70% de sua Capacidade Máxima de Transporte, o que evidencia o risco de interrupção que caracteriza este serviço.”, alegando que tal medida impõe reserva de mercado e impede a competitividade e a livre concorrência.

- **IBP**

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento para o Art.5º:

1º - Alguns agentes sugerem a retirada do artigo por entendem que essa nova limitação:

- inibe a otimização da infra-estrutura;
- permite que o agente incumbente administre o suprimento ao mercado;
- estabelece o monopólio de fato;
- compromete o conceito de modicidade tarifária.

2º - Outros agentes concordam com esse artigo. Destacam que, pelas novas regras, mitiga-se o risco associado à colocação dos contratos de compra de gás que permitiram viabilizar à implantação da infra-estrutura de transporte, evitando que os mercados projetados para o referido gasoduto passem a ser atendidos por contratos interruptíveis sem expectativa de término.

- **José Garcez**

Sustenta que “o que deve ser levado em consideração nessa análise não é a média diária de volumes passados e sim a capacidade atual contratada e transportada e os contratos firmados pelo transportador com os Carregadores.”

- **Pan American**

Não concorda com o disposto no artigo por entender que estabelece um monopólio de fato nas mãos do carregador controlador, compromete o conceito de modicidade tarifária e inibe a otimização da infra-estrutura. Comenta ainda que “o transporte interruptível é um importante fator para o desenvolvimento do mercado secundário de gás, que seria retardado com a medida proposta”.

- **Petrobras**

Sugere incluir “observado o disposto no Artigo 4º”.

- **Repsol YPF**

Sugere retirar o artigo, argumentando que essa limitação: perpetua a posição do carregador original já que é “atemporal” e se aplica inclusive para a infra-estrutura já existente; inibe a otimização da infra-estrutura; e permite que o agente incumbente administre o suprimento ao mercado de acordo com seus interesses.

- **Shell**

Sugere que este artigo retorne ao conceito existente na portaria 169/98, conforme redação nela contida. Comenta que, da forma proposta, o disposto no artigo prejudica o livre acesso, o desenvolvimento de mercados/nichos específicos para o gás natural, bem como o desenvolvimento de um mercado secundário do energético.

- **TOTAL**

Sugere que seja alterada a redação proposta, suprimindo o limite para a prestação de serviço não firme, bem como introduzindo a nova definição para capacidade ociosa (a mesma definição contida na Portaria 169/98).

A redação sugerida é:

Art. 5º O Transportador atenderá Interessados em contratar Serviço de Transporte Interruptível, utilizando-se da Capacidade Ociosa de Transporte.

- **TSB**

Sugere: incluir “sempre que o trecho solicitado em sua Instalação de Transporte não refira-se aos casos do Art. 4º” no caput, para registrar que não inclui os casos de excepcionalidade; e excluir “o que evidencia o risco de interrupção que caracteriza este serviço”, por ser desnecessário.

Art. 6º Os serviços de transporte de gás natural serão formalizados em contratos, padronizados para cada modalidade de serviço, explicitando:

- I. tipo de serviço contratado;
- II. termos e condições gerais de prestação do serviço;
- III. Capacidades Contratadas de Transporte entre zonas de Recepção e zonas de Entrega;
- IV. Capacidades Contratadas de Entrega por Ponto de Entrega;
- V. Tarifas;
- VI. prazo de vigência.

Parágrafo Único - Os Transportadores enviarão à ANP os modelos de contrato previstos no caput desse artigo, no prazo de 30 (trinta) dias antes da sua aplicação.

- **Abrace**

Comenta que os termos e condições gerais de prestação de serviço devem ser elaborados pela ANP.

- **Apine**

“Sugerimos a retirada deste Parágrafo por este se conflitar com a Portaria no 1 da ANP sobre informações a ser enviadas para ANP que estipula que os contratos deverão ser enviados a ANP 30 (trinta) dias após sua assinatura. Além do que este artigo poderá criar um problema burocrático no caso de assinarmos o contrato um dia antes de sua implementação ou seja teríamos que postergar sua aplicação para trinta dias após a data da elaboração de seu draft final ou de sua assinatura para cumprir este parágrafo”.

- **El Paso**

Sugere a seguinte redação: “Os Transportadores autorizados a operar instalações de transporte na data de publicação desta Portaria deverão elaborar e encaminhar à ANP modelos de contrato para cada serviço que venha sendo prestado, compatibilizando seus dispositivos aos princípios da Lei 9.478/97”.

Principais argumentos: não fica claro se a padronização dos modelos será feita por transportador ou por consenso entre todos eles, nem se atingirá os contratos em vigor. Afirma ainda que a ANP não tem competência para imiscuir-se em contratos privados, salvo para garantir o respeito ao artigo 58 da Lei. Caso os contratos em vigor estejam compatibilizados com o livre acesso, sugere que a Portaria tenha disposição específica contendo determinação no sentido de ajustá-lo em prazo a ser fixado.

- **Gasocidente**

Propõe a exclusão do parágrafo único, alegando um conflito entre essa solicitação e a Portaria ANP 001/03, que estipula que os contratos deverão ser enviados à ANP 30 (trinta) dias após a sua assinatura. Salienta, ainda, que “este artigo poderá criar um problema burocrático no caso de assinarmos o contrato um dia antes de sua implementação ou seja teríamos que postergar sua aplicação para trinta dias após a data da elaboração de seu draft final ou de sua assinatura para cumprir este parágrafo.”

- **IBP**

Sugere que os termos e condições gerais de prestação de serviço sejam elaborados pela ANP.

- **OAB**

Ressalta a falta de padronização dos termos e condições gerais dos contratos de transporte. A minuta prevê apenas questões acerca do objeto. O estabelecimento de condições gerais teria o importante papel de evitar o tratamento discriminatório e possibilitar o tratamento isonômico entre os diversos agentes, o que, sem dúvida, é do interesse da coletividade.

- **Urbano Lopes**

Sugere incluir a especificação do nível de pressão nos pontos de recepção e entrega.

Art. 7º Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF em Instalações de Transporte em operação será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC, observado o art. 4º desta Portaria.

§1º O Transportador submeterá à aprovação da ANP, no prazo de 30 (trinta) dias anteriores a divulgação, o regulamento do CPAC, que detalhará os procedimentos de oferta e alocação de capacidade para STF.

§2º Caso a Capacidade Disponível de Transporte de que trata o caput deste artigo seja resultante do fim do prazo de vigência de contrato de STF, o Carregador possuidor deste contrato terá preferência na recontração da capacidade, desde que ofereça as mesmas condições da melhor proposta apresentada no CPAC.

- **Abegás**

Sugere que o CPAC não seja restrito às instalações em operação e também a exclusão do §2º, o que dificultaria o surgimento de novos supridores e, assim, prejudicaria o consumidor.

- **Abrace**

Entende que a oferta de capacidade em concurso público não deve se restringir a gasodutos existentes. Deve ser aplicada também a novos gasodutos.

Comenta ainda que a redação proposta para o parágrafo 2º “perpetua a posição de contratação do carregador original e impede a participação de novos agentes. Seria aceitável de fosse incluída a condição de que o agente tivesse participado da Consulta Pública e tivesse havido empate técnico entre o agente atual e a melhor oferta. Consideramos empate técnico uma diferença de proposta até 5%”.

- **Apine**

Sugere a retirada da observância do art. 4o , dadas as modificações nele sugeridas.

Ainda comenta que as regras e procedimentos para o CPAC devem ser estabelecidas nesta portaria; e que também deve ser definido CPAC para os Serviços Interruptíveis.

- **BG**

Sugere que o artigo contemple também “futura Capacidade Máxima de Transporte a ser construída” com a justificativa de que “é importante que haja alocação de capacidade pública também para os novos gasodutos”.

Sugere ainda a retirada do parágrafo 2º por entender que, da forma proposta, sempre que interessar ao carregador detentor do contrato de STF prévio ao CPAC manter a capacidade a ele alocada, ele poderá, tornando desinteressante a qualquer outro carregador participar do processo de oferta pública.

- **CSPE**

Entende que deve estar definido previamente a forma de a ANP atuar na análise do regulamento do Concurso Público de Alocação de Capacidade, fortalecendo assim a posição do regulador.

Sugere eliminar o §2º argumentando ser uma proteção excessiva ao carregador possuidor de contrato.

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Afirmam que a ANP assume papel passivo na determinação dos termos do regulamento do CPAC, consolidando um espaço restrito de intervenção regulatória para a garantia de regras que impeçam condutas discriminatórias.

Sobre a preferência na recontração, sugerem que a regra afasta a possibilidade do carregador incumbente disputar em igualdade de condições com os demais carregadores no CPAC.

- **El Paso**

Sugere suprimir “observado o art. 4º desta Portaria”, tendo em vista comentários anteriores.

Sugere suprimir “em operação”, por conter restrição a gasodutos a serem construídos, expressamente mencionados no art. 58.

Afirma que qualquer gasoduto que possua capacidade ociosa deverá fazer oferta pública de capacidade, inclusive ao fim de seus contratos.

Sugere incluir “Parágrafo Único: O Carregador que possuir contratos de STF que somem mais de 50% (cinquenta por cento) do total das Capacidades Contratadas da Instalação de Transporte, antes da realização do CPAC, poderá contratar no máximo 40% (quarenta por cento) da capacidade ofertada no CPAC.”

Sugere inserir §3º introduzindo a obrigatoriedade de realização de CPAC quando de expansão de capacidade: “§3º - No caso de expansão de capacidade máxima de transporte, o Transportador terá que realizar CPAC para alocação da mesma, sempre que houver carregadores interessados.”

- **E&V**

“Cria direitos de preferência além da previsão contratual em prejuízo do CPAC, que deve ocorrer em condição de isonomia entre todos participantes. Flagrante prejuízo da competição. Interessante contradição com o Art 1º”.

- **Gasocidente**

Sugere excluir este artigo “observado o artigo 4º desta Portaria”. Em relação ao CPAC a empresa entende “ser extremamente importante que as regras e os procedimentos para este concurso público sejam estabelecidos junto com esta resolução de forma dar maior transparência a matéria.” Propõe, ainda, o estabelecimento de regras e procedimentos para Concurso Público de Alocação de Capacidade para os Serviços Interruptíveis.

Propõe ainda que a ANP estabeleça regras para o CPAC e o Concurso Público de Alocação de Capacidade para os Serviços Interruptíveis e o transportador deve mostrar como as cumprir.

- **IBP**

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento para o Art.7º:

1º - Alguns agentes entendem que a oferta de capacidade em concurso público não deve se restringir apenas aos gasodutos existentes, devendo ser também aplicada aos futuros gasodutos. Quanto à preferência ao carregador na recontração, alguns agentes sugerem a exclusão deste parágrafo, por perpetuar a posição de contratação do carregador original e impedir a participação de novos agentes:

2º - Outros agentes concordam que a proposição original integral deste artigo deve ser mantida para garantir a viabilização do projeto, no que concerne aos procedimentos para o CPAC, e reduzir os riscos associados à implantação do projeto para os carregadores originais, no que concerne o direito à recontração.

- **José Garcez**

Argumenta que “A ANP não pode vedar que o proprietário do gasoduto celebre contratos bilaterais com Carregadores, sempre que entre um e outro haja acordo sobre o valor da tarifa de transporte. Isso está estipulado no art. 58, § 2º, da Lei n. 9.478, de 1997, quando ele reza que o valor e a forma de remuneração será fixada pela ANP “**caso não haja acordo entre as partes**”. Portanto, este artigo da minuta de Portaria está dispondo de forma diversa àquela que consta do texto legal, sobre as relações comerciais entre Transportador e Carregador, sendo ilegal.”.

- **Pan American**

Entende que a oferta de capacidade em concurso público não deve se restringir a gasodutos existentes. Deve ser aplicada também a novos gasodutos.

Sugere a exclusão do parágrafo 2º por entender que “o CPAC, conforme conhecido por todos, requer envolvimento prévio e compromissos com os clientes que poderiam não aceitar esta pré-condição de preferência de recontração com o carregador original, caracterizando-se um tratamento não isonômico entre os participantes do CPAC”.

- **Shell**

Sugere a retirada dos termos “em operação” do caput deste artigo

Comenta que a exceção prevista no parágrafo 2º, devia ser estabelecida com a participação obrigatória do carregador em questão do CPAC. Ressalta que os custos envolvidos na participação de um CPAC, como por exemplo com a obtenção das garantias requeridas, não são desprezíveis.

- **TBG**

Sugere a incorporação de um prazo de 4 anos para a oferta da capacidade disponível:

“Toda Capacidade Disponível de Transporte para a contratação de STF, por prazo superior a 4 anos, em Instalações de...”

Argumentação: maior flexibilidade ao Transportador na negociação e contratação de curto prazo de eventual Capacidade Disponível. Prazos muito curtos para o CPAC poderá ser um entrave.

- **TOTAL**

Sugere a supressão da preferência de contratação do carregador no fim do prazo do contrato, mesmo entendendo ser esta prática muito utilizada em contratos comerciais. A empresa considera que como o estágio atual da indústria de gás no país está completamente dominada pela Petrobras, esta prática não irá contribuir para incentivar a existência de competidores no transporte de gás natural.

Art. 8º O regulamento do CPAC observará os princípios da transparência, da isonomia e da publicidade e disporá sobre:

- I. **Critérios e procedimentos para o dimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;**
- II. **Zonas de Recepção e Entrega atendidas;**
- III. **Custo médio ponderado de capital, refletindo as condições de mercado e os riscos associados à prestação do serviço;**
- IV. **Metodologia de cálculo da tarifa de transporte;**
- V. **Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado;**
- VI. **Condições para o redimensionamento do projeto de expansão de capacidade, quando aplicável;**
- VII. **Qualquer outro aspecto considerado relevante pelo Transportador.**

Parágrafo Único – Em caso de empate no processo de alocação da capacidade a que se refere o Inciso V, será priorizado o interessado que detiver menor participação na Capacidade Contratada da referida Instalação de Transporte.

- **Abegás**

Sugere incluir: “VIII. Critérios que preservem a continuidade do suprimento de gás aos consumidores já atendidos.”

Comenta ainda não estar clara a aplicação do Inciso V.

- **Apine**

Comenta sobre o inciso V que outras variáveis como, por exemplo, condições de pagamento devem ser analisadas em conjunto com o preço. Insiste em que o regulamento para o CPAC deve ser estabelecido com essa portaria, e, em caso contrário prefere que este inciso seja removido.

Comenta ainda que o parágrafo único deste artigo conflita com o parágrafo segundo do Art. 7º

- **BG**

Sugere:

- 1) a retirada do inciso III, com a justificativa de que “já faz parte da metodologia de cálculo da tarifa de transporte”;
- 2) o acréscimo ao final do texto do inciso IV de: “, incluindo o custo médio ponderado de capital”
- 3) e que, os critério de alocação de capacidade (inciso V) sejam baseados nas tarifas de transporte ofertadas e não no menor preço do gás natural ofertado

Justifica que: “o preço do gás natural é uma atividade desregulada, e não cabe ao transportador opinar sobre este item. Além disso como comparar propostas com preços e níveis de Take or Pay diferentes?”

Comenta ainda que acredita faltar “um item com os prazos a serem cumpridos pelo transportador quando da solicitação de realização de uma CPAC”.

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Sugerem que, como todos os condicionantes e termos do CPAC são livremente estabelecidos pelo Transportador, poderão ser criadas condições para que a incumbente possa dificultar a operacionalização do livre acesso, sem que a ANP disponha de mecanismos para se opor a tais obstáculos.

Quanto à decisão, em caso de empate no CPAC, em favor da empresa que tiver a menor participação na capacidade contratada na instalação, consideram inócua, por já haver a garantia do direito de preferência, na redação do §2º do artigo anterior. Assim, a incumbente não precisa concorrer com as demais no CPAC. Para o caso de novas instalações, a derrogação de livre acesso conforme proposta na minuta, transforma também em inócua a presente medida.

Ressaltam a preocupação, a partir do texto sob consulta pública, a inexistência de hipóteses de perda de capacidade de STF em função de sua não utilização, o que facilita o uso anticompetitivo da contratação de STF.

- **El Paso**

Sugere incorporar texto da Portaria nº 98/2001 mencionando os princípios de legalidade e razoabilidade, fundamentais para o processo.

Crítica o critério de alocação de capacidade por preço do gás pelos seguintes argumentos: o Transportador passaria a ter poder de definir o preço do gás natural; o critério não garante o repasse ao consumidor do preço do gás (isso diria respeito à distribuidora de gás, de regulação estadual); não leva em conta outras condições comerciais (p.e, take or pay) tão ou mais importantes do que o próprio preço. Sugere alterar redação para: “V – Critério de alocação de capacidade entre os Interessados e repasse aos carregadores (antigos e novos) da receita extraordinária resultante do concurso aberto”, semelhante à Portaria ANP nº 98/01.

- **E&V**

Inviabiliza neutralidade do CPAC. A adoção de critério do menor preço de gás natural é de grande complexidade (efeito financeiro de todas outras cláusulas deve ser considerado) e pode ser tendencioso, pela possibilidade de subsídio cruzado resultante do poder de mercado da incumbente.

- **Gasocidente**

Sugere a exclusão do inciso V, alegando que há um problema de operacionalização para o estabelecimento do menor preço. Salienta que “a questão do menor preço não significa a melhor condição pois existem outras variáveis a serem analisadas como condições de pagamentos, take or pay etc..” Desta maneira, propõe que ANP estabeleça em conjunto com esta Portaria o regulamento para esta matéria. Conclui que “caso estes regulamentos não sejam estabelecidos antecipadamente, o item deverá ser retirado.”

Nesse caso será necessário excluir a expressão “a que se refere o Inciso V” do parágrafo único. Observa também que este parágrafo é conflitante com o §2º do artigo 7º, que estabelece a prioridade para o carregador que terminou o seu contrato firme e que não necessariamente será o carregador com a menor participação na Capacidade Contratada. Assim, propõe a exclusão de todo o parágrafo.

- **IBP**

Pontos levantados:

- Inciso III: Sugere (alguns agentes) a retirada, por entenderem que este é parte da metodologia de cálculo da tarifa.

- Inciso V: O IBP apresenta dois diferentes posicionamentos:

1º Alguns agentes entendem que o critério de alocação de capacidade deve ser baseado somente na tarifa de transporte. Somente o comprador de gás, por conhecer todas as demais cláusulas do contrato (take or pay, flexibilidade, etc), pode julgar qual carregador estaria oferecendo o contrato com menor preço de gás.

2º Outros entendem que a diretriz é fundamental. Destacam, contudo a dificuldade de operacionalização desse critério.

- Inciso VII: O IBP apresenta dois diferentes posicionamentos:

1º - Sugerem a necessidade de aprovação prévia da ANP em relação a estes novos aspectos;

2º - Concordam com a redação original

- Parágrafo único : O IBP apresenta dois diferentes posicionamento:

1º - Alguns agentes sugerem a inclusão de um novo inciso que estabeleça alguns critérios que permitam a continuidade do atendimento dos consumidores existentes.

2º - Outros entendem que essa é uma obrigação das distribuidoras e essa responsabilidade não pode ser transferida.

- **Pan American**

Comenta sobre o inciso V que “o critério de alocação de capacidade deve ser baseado somente na tarifa de transporte. Somente o comprador de gás, por conhecer todas as demais cláusulas do contrato (take or pay, flexibilidade, etc), pode julgar qual carregador estaria oferecendo o contrato com menor preço de gás”.

- **Petrobras**

Sugere incluir, no Inciso V, “...aos consumidores finais, comprovado junto aos órgãos de regulação estaduais e observadas condições comerciais similares”, com a justificativa de: “envolver os órgãos reguladores estaduais no processo, de forma a garantir a efetiva aplicação do inciso em favor dos consumidores finais”; e “ressaltar que comparações entre diferentes preços de gás devem levar em conta condições comerciais similares, evitando a ocorrência de distorções nessa avaliação”.

- **Repsol YPF**

Reconhece a intenção de se preservar o interesse do consumidor, porém questiona a aplicabilidade desta metodologia, tendo em vista que as condições comerciais de venda de gás formam um conjunto de fatores que não podem ser avaliados somente através do preço. Sugere que o conceito seja mais aprofundado a fim de se compreender como se dará a sua aplicação.

- **Shell**

Sugere a retirada do inciso V. Comenta que o conceito de competição pelo menor preço pode não ser vantajoso para os consumidores além de ser de difícil implementação.

- **TOTAL**

Quanto ao item V., é entendido que a utilização do critério de menor preço não incentiva a otimização e eficiência dos investidores no transporte, bem como a busca do menor custo do capital. Além disso, o preço de compra do gás pode ser afetado pela condição comercial (Take or Pay e Delivery or Pay mais alto ou mais baixo) que não estaria sendo analisada. Assim sugere a alteração para o critério de menor tarifa de transporte, com a seguinte redação:

V. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado na menor tarifa de transporte, sendo este superior à Tarifa Mínima aceita pelo transportador para sua instalação.

Quanto ao item VII, a empresa sugere a sua supressão por entender ser muito vago, o que adiciona incertezas, deixando para o Transportador a função de regulamentar o CPCA.

- **Transpetro**

Sugere adicionar ao final da definição: “ofertado ao consumidor final”. De qualquer forma, ressalta que surgirá polêmica, pois o Transportador desconhece as condições de venda do gás e não tem garantias de que a Distribuidora repassará os descontos ao consumidor final.

Sugere alterar critério de desempate para pro-rata: “Parágrafo Único – Em caso de empate no processo de alocação da capacidade a que se refere o Inciso V, o critério de alocação será pro rata em relação às capacidades contratadas.”

- **TSB**

Sugere incluir nova definição: “Preço de Gás Natural Ofertado: preço ofertado para o gás entregue no Ponto de Recepção”, para esclarecer que trata-se exclusivamente do gás ex-transporte.

Sugere excluir o inciso V por ser muito vago, podendo gerar incertezas e riscos regulatórios.

- **Urbano Lopes**

Comenta que o critério de desempate em favor de quem detém menor capacidade contratada parece discriminatória.

Art. 9º O proprietário de Instalações de Transferência que sejam reclassificadas como de Instalações de Transporte transferirá a operação destas instalações a um Transportador.

§1º O proprietário das Instalações de Transferência passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e terá preferência na contratação de capacidade diretamente junto ao

Transportador, sem a necessidade de realização de CPAC, até o limite da capacidade definida na autorização de operação das instalações.

§2º Os contratos de transporte serão celebrados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de reclassificação.

- **Abegás**

Sugere mudança de formato, incorporando o §1º ao caput, mas sem mudança de conteúdo.

- **Abrace**

Comenta que o limite, ao qual se refere o parágrafo 1º, deve ser da capacidade efetivamente utilizada no momento da reclassificação dos dutos.

- **Apine**

Sugere que o texto deste artigo explicita a transferência da “Titularidade, operação e manutenção” das instalações em questão.

Comenta ainda que o limite, ao qual se refere o parágrafo 1º, deve ser da capacidade efetivamente utilizada no momento da reclassificação dos dutos.

- **BG**

Sugere que o limite, estabelecido no parágrafo 1º, seja o da capacidade “efetivamente utilizada quando da reclassificação” e não da capacidade definida na autorização de operação das instalações.

- **ChevronTexaco**

Solicita esclarecimentos adicionais sobre o tema: critérios para definição de transporte vs. transferência; riscos e passivos relacionados ao fato de se ter um ativo de propriedade de um agente e operado por outro; responsabilidades de segurança; transferência forçada de propriedade.

- **El Paso**

Afirma que o interesse manifestado por terceiros (Artigo 59 da Lei) e os critérios técnicos a serem considerados no processo de tal reclassificação poderia ter composto o Artigo.

Sugere alterar para a seguinte redação:

“Art. 9º - O proprietário de Instalações de Transferência reclassificadas como Instalações de Transporte deverá transferir a operação de tais instalações a um Transportador no prazo determinado por esta Portaria.

§1º - O proprietário das Instalações de Transferência passará à qualidade de Carregador da Instalação de Transporte e terá preferência na contratação de capacidade diretamente junto ao Transportador, sem a necessidade de realização de CPAC, até o limite da capacidade que efetivamente utilizava na data da reclassificação pela ANP.

§2º - A transferência das operações será feita mediante assinatura de contrato de transporte a ser celebrado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data da publicação do ato de reclassificação.”

Argumento: Melhor seria se fosse reservada ao Carregador proprietário a capacidade efetivamente utilizada na data da reclassificação do duto, de forma que, eventualmente, alguma capacidade ociosa pudesse submeter-se às regras do concurso aberto, aplicando-se o princípio legal e maior justiça no caso específico.

- **E&V**

Comenta que o artigo possibilita a criação de reserva de mercado nos sistemas de produção que sejam reclassificados, pois exclui a possibilidade de acesso de terceiros interessados na nova capacidade que venha a ser futuramente construída.

- **Gasocidente**

Sugere a inclusão da expressão “e a manutenção” após a palavra operação no caput, alegando que a manutenção não foi abordada.

Propõe a substituição da expressão “definida na autorização de operação das instalações” pela expressão “já contratada” no parágrafo 1º. Alega que “o controle pela capacidade contratada é melhor do que a Capacidade Autorizada pois a mesma poderá ter sido solicitada acima da realmente utilizada no momento.”.

- **IBP**

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento:

1º - Alguns agentes entendem que o limite deve ser da capacidade efetivamente utilizada no momento da reclassificação dos dutos.

2º - Outros concordam com a redação original (mitiga o risco dos investidores em E&P).

- **José Garcez**

Argumenta que “se o objetivo é repassar a propriedade das instalações para outra sociedade sem qualquer vínculo societário com o proprietário das instalações de transporte, a proposta é flagrantemente inconstitucional. Salvo mediante a desapropriação, ninguém pode ser obrigado a transferir sua propriedade para terceiros, mediante Portaria da ANP. Se o que pretende a ANP é promover a desverticalização empresarial, a proposta contida no art.9º só aumenta os custos de transação interna do empreendedor, que terá de criar uma nova sociedade apenas para abrigar suas instalações de transferência. O incremento de custo será necessariamente repassado aos Carregadores, sem que se vislumbre qualquer benefício relevante com a pretendida desverticalização.”

- **OAB**

Entende que a inclusão da preferência ao proprietário nas instalações de transferência é um poder demasiadamente amplo e sugere uma alternativa percentual e temporária.

- **Repsol YPF**

Sugere alterar o limite de contratação para a capacidade utilizada no momento da reclassificação dos dutos. Senão, a Petrobras não permitiria o acesso às suas instalações de produção, o que inviabilizaria o investimento privado em E&P no Brasil.

- **Transpetro**

Sugere alterar prazo de celebração dos contratos para 120 dias, considerando que haverá necessidade de cumprir todas as exigências da portaria ANP 170/98 (ou a que venha substituí-la).

Art. 10 O descumprimento do disposto na presente Portaria implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 11 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Questões adicionais.

- **ChevronTexaco**

Sugere que o transporte de gás associado tenha prioridade sobre o de gás não associado porque o não escoamento do gás associado poderia resultar em eventuais reduções na produção de óleo, considerando os limites para queima de gás.

- **IBP**

Quanto às Operações de “SWAP” (deslocamento) não definidas na Portaria:

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento:

1º - Alguns agentes entendem ser esta operação de extrema importância para o desenvolvimento da indústria de gás uma vez que introduz benefícios econômicos e agilidade operacional no atendimento ao mercado. Ao não regular este tema, o regulador transfere a aplicação deste conceito para o agente incumbente aumentando seu controle do mercado.

2º - Outros entendem que este tipo de operação estaria relacionado à otimização da utilização da infra-estrutura, cabendo ao transportador a otimização da operação e ao regulador a fiscalização dos ganhos decorrentes.

- **Repsol YPF**

Sugere que a ANP regule operações de swap de gás no sistema de transporte, argumentando que, ao não fazê-lo, o regulador transfere a aplicação deste conceito para o agente incumbente aumentando seu controle do mercado.

II. CESSÃO DE CAPACIDADE

Art. 1º Fica regulamentada, pela presente Portaria, a cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural.

Art. 2º As definições contidas na Portaria ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Portaria.

Art. 3º O carregador, titular de um contrato de serviço de transporte firme, poderá ceder a um terceiro não transportador, total ou parcialmente, sua capacidade contratada de transporte, respeitados os direitos contratuais do transportador, podendo celebrar, caso necessário, aditivo ao contrato de transporte vigente, relativo à capacidade cedida.

Parágrafo único - A cessão de capacidade não liberará o carregador cedente de suas obrigações contratuais frente ao transportador, exceto em caso de acordo expresso com o transportador, podendo implicar a assinatura de novo contrato de transporte entre o transportador e o carregador cessionário.

- **Apine**

Sugere o acréscimo do texto “sem alteração do Contrato Original” ao final do caput deste artigo, e a exclusão da exceção prevista no parágrafo único por entender que esta vai de encontro ao livre acesso.

- **OAB**

Sugere inserir previsão de oferta compulsória, quando houvesse excesso de capacidade do carregador, no caso de participações cruzadas com o transportador.

Também entende que poderia haver uma previsão de limitação do poder do carregador que tivesse capacidade contratada dominante na oferta de capacidade disponível, conforme consta da portaria 98., o que facilitaria a entrada de novos agentes e impedia que o carregador perpetuasse posição dominante em outros gasodutos.

- **Petrobras**

Entende que a celebração de um aditivo contratual não deve ser objeto de permissão do ente regulador, vê como uma faculdade das partes que deve depender tão somente da vontade das mesmas. Sugere, dessa forma, que seja retirado do caput deste artigo, o trecho que se refere a aditivo contratual.

- **Urbano Lopes**

Comenta: “entendo que o carregador somente poderá ceder sua capacidade ociosa contratada a terceiros mediante anuência previa do transportador e através de aditivo contratual firmado entre todos os atores”.

Art. 4º As operações de cessão de capacidade serão previamente informadas ao transportador e à ANP.

§ 1º O carregador cedente apresentará previamente à ANP as etapas previstas para a oferta pública de capacidade e procedimentos isonômicos de alocação da capacidade de transporte oferecida, exceto nos casos previstos no § 3º do presente artigo.

§ 2º O transportador poderá realizar, em nome do carregador cedente, as etapas de oferta e alocação de capacidade referidas no caput deste artigo, mediante remuneração a ser negociada entre as partes.

§ 3º As operações de cessão de capacidade contratada de transporte realizadas entre empresas controladas ou coligadas ou por um prazo máximo de 02 (dois) anos poderão ser negociadas diretamente entre o carregador cedente e o carregador cessionário, incluindo-se as condições de preço e forma de pagamento.

- **Abegás**

Sugere o acréscimo de dois novos parágrafos:

“§ 4º A cessão de capacidade que não for realizada por CPAC deve ter o preço limitado ao cobrado pelo transportador .

§ 5º Eventuais conflitos suscitados pelo transportador em razão da inviabilidade técnica da cessão de capacidade serão dirimidas pela ANP”.

Comenta que “limitar o preço àquele pago pelo carregador cedente ao transportador objetiva evitar que um carregador reserve capacidade para cedê-la futuramente a outro carregador mediante a cobrança de ágio”.

- **Abrace**

Entende que a obrigatoriedade de oferta pública inibe o benefício advindo da possibilidade de cessão de capacidade de se minimizar do risco de contratação de capacidade inicial pelo carregador-investidor. Sugere que haja liberdade para o carregador Cedente negociar diretamente com o Cessionário a cessão de capacidade.

- **Apine**

Sugere a retirada do texto “ou por um prazo máximo de 02 (dois) anos” do parágrafo 3º por entender que “isto deixaria a operações de cessão de capacidade muito abertas e de difícil controle e operacionalização”.

- **El Paso**

Alerta que a redação do artigo sugere possibilidade de manipulação dos contratos, com sucessivas renovações, ou celebrados entre empresas de um mesmo grupo econômico. Além disso, ressalta a dificuldade em analisar cadeias societárias, prevendo que a ANP terá que julgar se, de fato, uma empresa é ou não controlada por outra. Segundo a empresa, esse julgamento não seria competência legal da Agência. Assim, sugere suprimir a possibilidade de cessão de capacidade para empresas coligadas ou controladas, sugerindo a seguinte redação:

“§ 3º - As operações de cessão de capacidade contratada de transporte não estarão sujeitas ao disposto no §1º e poderão ser negociadas diretamente entre o carregador cedente e o carregador cessionário, desde que sejam por prazo máximo de um ano, considerando-se no mesmo eventuais renovações, incluindo-se, em tais negociações, condições de preço e forma de pagamento.”

- **IBP**

Sugerem (alguns agentes) a liberdade para o Carregador Cedente negociar diretamente com o Cessionário a cessão de capacidade. Entendem que a obrigatoriedade de realização de uma oferta pública para a cessão de capacidade inibirá a utilização desta ferramenta comercial

Sugerem (alguns agentes) ainda adicionar 2 novos §:

– § 4o - "A Cessão de Capacidade que não for realizada por CPAC deve ter o preço limitado ao cobrado pelo Transportador ao Carregador Cedente";

– §5º - “Eventuais conflitos suscitados pelo Transportador em razão da inviabilidade técnica de Cessão de Capacidade serão dirimidas pela ANP”. - Essa inclusão objetiva limitar o preço pago pelo Carregador Cedente ao transportador a fim de evitar que um carregador reserve capacidade para cedê-la futuramente a outro carregador mediante a cobrança de ágio.

- **Petrobras**

Sugere substituir, no parágrafo 2o, o texto “o transportador poderá realizar, em nome do carregador cedente” por “o carregador cedente poderá solicitar que o transportador realize, em seu nome”. Entende que da forma proposta “a redação pode dar margem a dúvidas de que a decisão de realização das etapas de oferta e alocação de capacidade pelo transportador é do carregador cedente”.

- **Repsol YPF**

Sugere eliminar a obrigatoriedade de oferta pública para a cessão de capacidade. A liberdade de negociar diretamente a cessão de capacidade minimizaria o risco de contratação de capacidade inicial pelo carregador-investidor e estimularia o desenvolvimento da infra-estrutura e do mercado de gás.

- **Shell**

“O parágrafo 3º deste Artigo nos parece estar em desacordo com a obrigatoriedade de se efetuar CPAC para a cessão de capacidade conforme estabelecido na Portaria que regulamenta o Livre Acesso”. “Sugerimos a inclusão de um novo parágrafo neste Artigo, com a seguinte redação:

§4o Eventuais conflitos, resultantes de inviabilidade técnica de cessão de capacidade alegada pelo Transportador, deverão ser arbitradas pela ANP”.

- **TOTAL**

Sugere a introdução de um limite para a renovação para cessões negociadas diretamente.

- **Transpetro**

Sugere incluir ao final do §3º: “sem prejuízo para as obrigações contidas no caput deste artigo”.

Art. 5º As operações de cessão de capacidade contratada de transporte deverão ser divulgadas e publicadas na página Internet do transportador, num prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do termo ou contrato de cessão de capacidade.

Art. 6º O carregador cedente deverá enviar à ANP cópia do contrato ou termo que estabelece as bases sobre as quais foi efetuada a operação de cessão de capacidade no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da assinatura do mesmo.

Art. 7º O descumprimento do disposto na presente Portaria implica as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 8º Esta Portaria entra em vigor na data da sua publicação.

Questões Adicionais

- **TBG**

Sugere a inclusão de mais um Artigo na Portaria:

Art. 8º Todos os custos relativos aos processos de cessão de capacidade deverão ser cobertos pelos Carregadores cedentes e cessionários.

Argumentação: o Transportador não obtém qualquer vantagem econômica-financeira com o processo de cessão.

- **TSB**

Sugere incluir artigo adicional “Art. Xº Os custos concernentes a qualquer cessão de capacidade serão de responsabilidade dos Carregadores cedentes e cessionários.” por julgar que o processo de cessão gera custos administrativos e jurídicos que devem ser cobertos pelos carregadores.

III. CRITÉRIOS TARIFÁRIOS

Comentários Gerais

- **BG**

Comenta que “efetivamente, uma Portaria com critérios tarifários tão vagos como esta em nada contribui para a redução da incerteza sobre o tema”.

“A minuta de Portaria de critérios tarifários é bastante vaga e não estabelece objetivamente o conceito de tarifas baseadas em custo de prestação do serviço. Isto, aliado à falta de tratamento adequado da possibilidade de discriminação no oferecimento do serviço através de critérios não tarifários (balanceamento do gasoduto, gás para uso do sistema etc) cria espaço para que a tarifa seja utilizada para a discriminação na prestação dos diversos serviços, ou para a apropriação indevida de renda para um determinado agente da cadeia.

Adicionalmente, a Portaria estabelece que as tarifas de transporte deverão obedecer aos princípios da política energética nacional. Esse inciso gera enorme incerteza na estrutura tarifária tanto para o investidor quanto para o usuário, pois ficam sujeitos a alterações na política energética nacional, sem garantia de remuneração e ou manutenção do equilíbrio financeiro dos contratos.

Tendo em vista que a aplicação das Portarias vale somente para os novos contratos a serem assinados após sua publicação, a aplicação do critério de tarifa compartilhada (roll-in) deve levar em consideração a assimetria dos contratos de transporte existentes e dos novos contratos em um mesmo gasoduto. No que se refere especificamente aos contratos originais do gasoduto Brasil-Bolívia, por exemplo, estes tem privilégios não tarifários (limite na cobrança de gás para uso no sistema, possibilidade de incorrer em desequilíbrio sem penalidade, etc) que significam na prática custo totais de transporte mais baixo, considerando uma mesma tarifa. Acreditamos que este fato vai contra o critério de acesso não discriminatório”.

- **Urbano Lopes**

Opina que as tarifas de transporte deveriam ter um valor máximo homologado pela ANP, e que isso deveria estar claro na portaria.

Comenta que a portaria não estabelece regras de reajustes para as tarifas de transporte.

Argumenta que se deve refletir sobre se e como os custos do gasoduto boliviano devem estar refletidos nas tarifas de transporte pagas no Brasil.

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural.

- **Sindisal**

Devido ao receio de discussão em torno de matéria já regulamentada pela ASEP com base na Portaria 108/00 e posteriormente 45/2002 da ANP, o Sindisal sugere a inclusão do parágrafo único ao artigo 1º desta portaria:

“Parágrafo único: Não se considera transporte dutoviário, sujeito a cobrança da tarifa de transporte, de que trata o caput deste artigo:

- a) a transferência do gás natural em meio ou percurso considerado de interesse específico ou exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades, conforme o artigo 6º, alínea VIII, da Lei nº 9478/97; e
- b) a movimentação do produto diretamente da unidade de processamento do gás natural aos usuários finais, através dos dutos de distribuição dos serviços locais de comercialização, a que se refere o § 2º, do artigo 25, da Constituição Federal (art. 6º, alínea XXII e art. 81 da Lei nº 9478/97)”.

Art. 2º As definições contidas na Portaria ANP n.º XXXXXX, que regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural, ou outra que venha a substituí-la, ficam incorporadas a esta Portaria.

Art. 3º As tarifas de transporte de gás natural não implicarão tratamento indevidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

- **Abegás**

Sugere a troca do texto deste artigo para: "As tarifas de transporte de gás natural implicarão tratamento isonômico entre os usuários"

- **Abrace**

A Abrace entende que o termo "indevidamente" deveria ser excluído porque não se deve discriminar os usuários dos mesmos serviços de transporte.

- **BG**

Sugere a retirada do termo "indevidamente". "Não se deve discriminar de forma nenhuma: nem devida nem indevidamente".

- **Douglas Pereira Pedras e Lúcia Helena Salgado**

Argumentam que o Artigo introduz a possibilidade de tratamento discriminatório ou preferencial, por meio da tarifa de acesso, em virtude da possibilidade de qualificação da discriminação como devida ou indevida. O texto conforme redigido, não especifica parâmetros para distinguir o que é legítimo ou não nesse particular, impondo à ANP uma regulação caso a caso para que se consiga coibir eventuais abusos.

- **El Paso**

Sugere retirar a palavra "indevidamente", por não caber interpretação de pudesse haver tratamento devidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

- **IBP**

O IBP apresenta dois diferentes posicionamento:

1º - Alguns agentes sugerem suprimir o termo "indevidamente", porque não se deve discriminar os usuários dos mesmos serviços de transporte

2º - Outros concordam com a redação original na medida em que o dispositivo de roll in pode acarretar tarifas diferenciadas para o mesmo serviço (tarifa incremental maior que tarifa original). Além disso, existe previsão legal de preferência aos proprietários de instalação de transporte.

- **Pan American**

Sugere a retirada do termo "indevidamente".

- **Shell**

Sugere a retirada do termo "indevidamente" do caput deste artigo. Comenta que "se mantida a redação ora proposta, pode existir entendimento de que a discriminação seria aceita em determinadas circunstâncias, sem, no entanto, se definir quais seriam essas situações, gerando espaço para dúvidas e discussões".

- **Transpetro**

Sugere retirar os termos "indevidamente" e "ou preferencial".

- **Urbano Lopes**

Comenta: "tarifas tem que ser iguais para as mesmas condições de volumes e pressões".

Art. 4º As tarifas aplicáveis a cada serviço e/ou carregador serão compostas por uma estrutura de encargos relacionados à natureza dos custos atribuíveis a sua prestação, devendo refletir:

- I. **Os custos da prestação eficiente do serviço;**
- II. **Os determinantes de custos, inclusive percurso, capacidade e diferença de pressão entre pontos de recepção e entrega, observando a responsabilidade de cada carregador e/ou serviço na ocorrência desses custos e as qualidades relativas entre os tipos de serviço oferecidos; e**
- III. **Os Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, além da busca de competitividade e do desenvolvimento da indústria de gás natural.**

- **Abegás**

Sugere a troca do texto do inciso III por: "Critérios tarifários com base técnica e econômica". Comenta que "os critérios tarifários devem ser de caráter técnico e econômico, claros e transparentes, a fim de não inibir os investimentos no setor".

- **Apine**

Sugerimos a retirada do inciso III por entender que "a consideração do mesmo torna a Portaria muito genérica e vaga". Comenta que "para a inserção deste item os Agentes da Indústria do Gás e a Sociedade devem conhecer bem estes Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional além do que os mesmos deverão ser muito bem discutidos com estes Agentes e a Sociedade".

- **BG**

"Os critérios tarifários deveriam ser apresentados de forma objetiva e transparente e baseados em critérios técnicos e econômicos, por exemplo: investimento; custo de capital, custo de operação, etc. Deveria ficar claro, também, que as tarifas deveriam refletir também o componente de distância".

Sobre o inciso II comenta: "para um mesmo serviço as tarifas devem ser iguais, portanto um carregador não deveria impor responsabilidades diferentes para o custo tarifário. É o tipo de serviço que impõe".

Sugere ainda a retirada do inciso III.

- **El Paso**

Afirma que o inciso III é desnecessário pois, evidentemente, deverá ser observado e sugere incluir a observância de se garantir ao investidor garantia mínima ao seu investimento. Propõe a seguinte redação:

"III – Os Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, além da busca de competitividade e do desenvolvimento da indústria de gás natural, cumpridos os objetivos do Artigo 1º da Lei 9.478/97 e os direitos dos particulares."

- **IBP**

Sugerem (alguns agentes) a seguinte redação para o item I.:

"Os custos de prestação eficiente do serviço, tais como, custos de investimento, os custos de operação e manutenção e taxa de retorno do transportador, deverão refletir os riscos associados à prestação do serviço de transporte de gás;

Para o item III. O IBP apresenta posicionamentos diferentes:

1º - Alguns agentes sugerem que o texto desse inciso seja alterado para: "Critérios Tarifários com base Técnicas e Econômicas, porque critérios tarifários devem ser técnicos, econômicos, claros e transparentes a fim de não inibir os investimentos no setor."

2º - Outros agentes concordam com a redação original.

- **Pan American**

"Sugerimos que o texto desse inciso seja alterado para: "Critérios Tarifários com base Técnica e Econômica", porque critérios tarifários devem ser técnicos, econômicos, claros e transparentes a fim de não inibir os investimentos no setor".

- **Repsol YPF**

Sobre o inciso I sugere que haja um detalhamento dos critérios que deverão ser utilizados para a determinação das tarifas de transporte aplicáveis a cada caso, principalmente no que se refere ao retorno do transportador ser adequado às características e riscos próprios da atividade de transporte.

Nova redação sugerida:

"I. Os custos de prestação eficiente do serviço, tais como, custos de investimento, os custos de operação e manutenção, e taxa de retorno do transportador que deverá refletir os riscos associados à prestação do serviço de transporte de gás"

Sugere ainda a eliminação do Inciso III. Argumenta que as tarifas para prestação de serviços de transporte deverão sempre levar em conta apenas os aspectos econômicos relacionados a atividade, de forma transparente, para que se introduzam sinais econômicos adequados para o desenvolvimento da infra-estrutura da indústria de gás.

- **Shell**

Sugere a retirada do inciso III desta Portaria. "Entendemos que o objetivo da criação de um arcabouço regulatório para o Mercado de Gás Natural no Brasil tem como um dos seus objetivos a

eliminação do risco regulatório. Este risco não só afasta ou inibe investimentos no setor como aumenta o custo de capital associado ao mesmo e por extensão ao país, dificultando a obtenção de financiamento para o desenvolvimento de infra-estrutura no Brasil. Critérios tarifários que tenham sustentabilidade no longo prazo devem ser de caráter técnico e econômico, claros e transparentes”.

- **TOTAL**

Entende ser muito vago o atrelamento da definição das tarifas de transporte aos Princípios e Objetivos da Política Energética Nacional, ainda nem conhecidos. Esta provisão aumenta os riscos para os investidores.

- **TSB**

Sugere eliminar o inciso III, argumentando que este texto não contribui objetivamente para a regulamentação e gera incertezas regulatórias.

- **Urbano Lopes**

Comenta sobre o inciso I: “Referencia a serviço eficiente requer especificação dos índices de eficiência assim como eventuais penalidades nas situações em que limites de eficiência forem ultrapassados (exemplo: tempos máximos de interrupção, entrega do gás com qualidade e pressão diferente das estabelecidas)”.

Art. 5º A tarifa do serviço de transporte firme será estruturada, no mínimo, com base nos seguintes encargos:

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

- **Apine**

Sugere a inclusão nesse inciso dos custos variáveis de operação e manutenção

- **Transpetro**

Sugere substituir “capacidade de recepção” por “capacidade dos Pontos de Recepção”

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

- **El Paso**

Afirma que os critérios para tal encargo devem estar fixados, evitando-se mera interpretação (volume e distância, por exemplo) e solicita esclarecimento.

- **Urbano Lopes**

Comenta: “da forma sugerida poderá ocorrer situações em que o custo do transporte venha inviabilizar realização de contratos (os usuários arcam com todo risco do investimento independente de quanto estiver ocupado o gasoduto). Ônus do usuário tem que ser pro-rata ao que utilizar do gasoduto e tempo de uso do mesmo”.

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

- **TBG**

Sugere incluir “os custos de operação e manutenção”, adicionalmente aos custos fixos.

- **Transpetro**

Sugere substituir “custos fixos” por “custos operacionais e de investimento”.

- **TSB**

Sugere incluir “e os custos de operação e manutenção relacionados à capacidade de entrega”, por ser necessário prever a recuperação dos custos de O&M para os casos de instalações de novas Estações de Entrega.

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

- **Apine**

Comenta a necessidade de “um detalhamento destes itens para uma maior compreensão por parte dos Agentes da Indústria do Gás Natural em relação a aplicação do Sistema Tarifário aqui apresentado”.

Art. 6º A tarifa do serviço de transporte interruptível será estruturada com base em um único encargo volumétrico, cujo valor será estabelecido em função da probabilidade de interrupção e demais condições deste serviço, tomando como referência o serviço de transporte firme.

- **Abegás**

Sugere o acréscimo de “no mesmo percurso” ao final do texto deste artigo, de forma a explicitar que o serviço firme tomando como referência para o cálculo da tarifa do serviço interruptível, é o prestado no mesmo percurso requerido.

- **Abrace**

“A Abrace entende que deve ser incluído o texto “no mesmo percurso” ao final deste artigo”.

- **BG**

Sugere o acréscimo de “no mesmo percurso” ao final do texto do artigo.

- **CSPE**

Sugere uma definição mais clara de como será estabelecida a tarifa de transporte interruptível, para evitar eventuais interpretações divergentes entre os agentes do mercado.

- **El Paso**

Afirma que o cálculo da probabilidade deverá ser feito considerando elementos objetivos. Ressalta ainda que a tarifa para o serviço interruptível, ficando próxima a do serviço firme, atuaria como incentivo para que o carregador com capacidade firme não a ceda, e mantenha um controle maior sobre o mercado.

- **IBP**

Sugerem (alguns agentes) incluir o texto “no mesmo percurso” ao final deste artigo.

- **Petrobras**

Sugere incluir: “ ... e devendo ser no mínimo igual à tarifa deste serviço aplicável ao mesmo trecho do gasoduto” ao final do texto do caput deste artigo. Entende que a tarifa do serviço interruptível não pode ser inferior à do serviço firme, uma vez que o primeiro não conta com os riscos envolvidos no segundo. Comenta ainda que essa possibilidade poderia levar a uma migração de contratos firmes a interruptíveis.

- **Shell**

Sugere a inclusão do texto “no mesmo percurso” ao final deste Artigo.

- **Urbano Lopes**

Comenta que o artigo não está claro.

Art. 7º As tarifas propostas para serviços diversos dos serviços de transporte firme e interruptível terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 4º desta Portaria.

- **El Paso**

Sugere nova redação: “Art. 7º - As tarifas propostas para outros serviços de transporte terão por referência a tarifa do serviço de transporte firme, observado o disposto no art. 4º desta Portaria.”

Art. 8º A tarifa mínima para a capacidade de transporte adicional, criada a partir de investimentos em expansão da infra-estrutura de transporte, será igual ao maior valor entre a

tarifa compartilhada, calculada com base na capacidade e nos custos associados à instalação de transporte existente e à sua expansão, e a tarifa incremental, calculada com base na capacidade e nos custos adicionais associados apenas à expansão da instalação de transporte.

Parágrafo único: No caso da adoção da tarifa compartilhada, as tarifas dos contratos firmes existentes antes da referida expansão serão ajustadas de modo a observar a redução do custo unitário de transporte.

- **Apine**

Comenta que o conceito é coerente, mas pode ser necessária a definição detalhada sobre situações que possam ocorrer.

- **BG**

“A aplicação da tarifa compartilhada deve levar em conta que as características “especiais” dos contratos de transporte assinados antes da publicação destas portarias significa na prática que a qualidade do serviço daqueles contratos será sempre melhor do que as dos novos contratos (custos não tarifários, como por exemplo gás para uso do sistema). Portanto tarifas numericamente iguais significam, na prática custos de transporte mais baixos para os contratos originais. Dessa forma o cálculo da tarifa compartilhada não pode ser feito apenas pela aplicação de uma média aritmética, devendo levar em consideração estes outros custos não tarifários”.

- **El Paso**

Afirma que o critério de definição da tarifa para capacidade adicional é prejudicial ao desenvolvimento adequado da infra-estrutura e da concorrência, tendo em vista que somente volumes expressivos permitirão viabilizar expansões.

Ademais, critica o benefício da redução tarifária a carregadores originais, uma vez que são mantidos outros privilégios que não beneficiam novos agentes. Isso prejudica a isonomia que se pretende dar a um mercado concorrencial, cria discriminação positiva e aprofunda a desigualdade de tratamento que não está prevista legalmente.

- **Transpetro**

Sugere: definir os termos “tarifa compartilhada” e “tarifa incremental” no início da portaria; e definir mais claramente “calculada com base na capacidade”.

Art. 9º O transportador repassará a todos os carregadores firmes 90% (noventa por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicáveis a cada Carregador, de forma proporcional à ociosidade de cada contrato no correspondente trecho utilizado;

- **Abrace**

“A Abrace entende que o transportador deverá repassar não apenas o resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, mas também os resultados de todos os serviços prestados diferentes do serviço Firme”.

- **Apine**

Sugere a inversão do percentual de 10% para o repasse, que ele seja definido como a receita obtida subtraída dos custos envolvidos na prestação do serviço e de uma taxa de retorno para a atividade.

- **El Paso**

Questiona o percentual de 90%, que parece ter sido fixado sem critério objetivo, e quais os carregadores que deverão se beneficiar com o repasse.

- **IBP**

Entendem (alguns agentes) que o transportador deverá repassar não apenas o resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, mas também os resultados de todos os serviços prestados diferentes do serviço Firme.

- **Repsol YPF**

Sugere que o transportador repasse não apenas o resultado da venda de serviços de transporte interruptível, mas também os resultados de todos os serviços prestados diferentes do serviço firme.

- **Shell**

“Gostaríamos apenas de comentar que este Artigo corrobora nosso entendimento de que a cessão de capacidade interruptível contribui com a modicidade tarifária, já que os ganhos são repassados para os carregadores firmes”.

- **TBG**

Sugere a redução do repasse para 75% e ainda a alteração da redação para:

“..... de forma proporcional às capacidades ociosas utilizadas nos contratos de transporte firme existentes.”

Sugere ainda a inclusão de mais dois tipos de repasse:

- 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte firme não prevista por ocasião do cálculo tarifário original, descontados os tributos a serem recolhidos, de forma proporcional às Capacidades Contratadas de Transporte de cada Carregador;

- 50% (cinquenta por cento) do resultado da venda de outros tipos de serviços, que não o serviço de transporte firme e interruptível, de forma proporcional às Capacidades Contratadas de Transporte de cada Carregador.

- **TOTAL**

Entende que o repasse de 90% da venda de serviços de transporte interruptíveis para os carregadores firmes não incentiva a busca pelo transportador de clientes interruptíveis e talvez não cubra os custos de administrar as nomeações, programações e variações destes clientes interruptíveis

- **Transpetro**

Sugere substituir “decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte” por “decorrentes da utilização de volume pago e não utilizado”, conforme conceito utilizado na Portaria ANP nº 115/00.

- **TSB**

Sugere substituir texto por “70% (setenta por cento) do resultado da venda de serviços de transporte interruptíveis, da venda de serviços de transporte firme não prevista quando do cálculo da tarifa original e da venda de serviços diversos, decorrentes da utilização de capacidade ociosa de transporte, descontados os tributos a serem recolhidos, aplicáveis a cada Carregador, de forma proporcional à ociosidade de cada contrato no correspondente trecho utilizado”.

Argumenta que o repasse de 70% estimula os transportadores a oferecerem o serviço e que a proposição de 90% é totalmente oposta aos conceitos estabelecidos pela ANP em sua Nota Técnica 036/2002-SCG de 01/08/02.

Art. 10 As reduções nas tarifas de transporte previstas nesta Portaria estarão condicionadas à comprovação, por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás, caso este seja comercializado.

- **Apine**

Entende que “o assunto tratado neste artigo é puramente comercial e muito complexo para ser tratado em somente um artigo” e que “o mesmo deve ser regulamentado em uma Portaria específica com maiores detalhes inclusive sobre a forma como será operacionalizado”.

- **CSPE**

Propõe que esteja definido como o carregador deverá comprovar o repasse das reduções nas tarifas.

- **El Paso**

Afirma que a ANP está se imiscuindo em negócios particulares e ultrapassando sua esfera de competência regulatória, e que nada poderá garantir o pretendido repasse integral ao preço de venda de gás ao consumidor final.

- **Petrobras**

Sugere acrescentar ao final do caput deste artigo o texto “considerando, inclusive, vantagens previamente concedidas aos seus clientes, através de condições comerciais mais favoráveis que aquelas contratadas com o transportador”.

Justificativa que “a exemplo do gás para o PPT, é usual que o carregador assuma previamente riscos nos contratos de venda (ship or pay menor que 100%, direito de make up, etc.), que representam repasse prévio de ganhos a serem eventualmente compensados no futuro por estas receitas extras. Além disso, também é usual a previsão nos contratos entre carregadores e seus clientes, de forma incondicional, de repasse de crédito devido a serviço interruptível em capacidade contratada”.

Art. 11 As tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço de transporte de Gás Natural deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado.

- **Transpetro**

Questiona de quem é a responsabilidade de comunicar (Transportador ou Carregador) e divulgar (idem ou ANP).

Art. 12 O descumprimento do disposto na presente Portaria implicará as sanções administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 13 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.