



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS

GÁS&ENERGIA/AR – 028/03

Rio de Janeiro, 18 de novembro de 2003

Ilmo. Sr. José Cesário Cecchi
Superintendente de Comercialização e Movimentação de Gás Natural da
Agência Nacional de Petróleo – ANP
Rua Senador Dantas, 105 / 10º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.031-201 Fax: (21) 3.804-0102 / 03 / 04

Assunto: Consultas Públicas ANP vigentes no período compreendido entre 18/09 a 19/11/2003: Minutas de Portaria que regulamentam, respectivamente, o Livre Acesso, Critérios Tarifários e Cessão de Capacidade.

Prezado Senhor,

Inicialmente, agradecemos, mais uma vez, a oportunidade de participar do processo de consolidação da regulamentação da Indústria de Gás Natural no Brasil. Consideramos de fundamental importância a regulamentação do livre acesso para a atração de investimentos em infra-estrutura e, conseqüentemente, para o desenvolvimento do setor.

No intuito de subsidiar a discussão relativa às Consultas Públicas em epígrafe, tecemos os comentários e sugestões que seguem anexos.

Atenciosamente,

Original assinado por

Flavio Santos Tojal de Araújo
Gerente de Assuntos de Regulação
Assessoria de Gás&Energia

Anexos: Arquivados em Assessoria de Gás&Energia/AR.
C.C.: Assessoria-G&E, Gás-Natural, Gás-Natural/MC, Gás-Natural/LGN, Gás-Natural/DGN, Gás-Natural/DNT, Gás-Natural/EAES, JURÍDICO e GASPETRO/ASJUR.

COMENTÁRIO GERAL ÀS TRÊS MINUTAS

Em nosso entendimento, as novas minutas avançaram, em muito, em relação às anteriores, na medida que introduziram mecanismos de proteção aos investidores tomadores de riscos, concedendo-lhes um certo conforto para o desenvolvimento de seus mercados projetados.

A partir das novas orientações, observa-se uma nítida mudança na percepção da ANP, abandonando a idéia inicial de entender a indústria de gás do país como uma experiência a ser levada adiante de acordo com os modelos maduros de outros países, sem levar em conta o nosso estágio incipiente de evolução nesse setor.

Cabe ressaltar que, durante todo o processo de regulação da indústria do gás natural, a ANP sempre esteve mais focada na implementação imediata de uma lógica competitiva em torno da ocupação dos gasodutos do que propriamente com a administração do risco sistêmico associado à realização de investimentos em uma indústria nascente.

A priori, é fundamental levar em conta a estrutura do mercado que está sendo regulado. Em geral, mas nem sempre, o aumento da competição conduz a uma maior eficiência.

“Ao contrário do que pode parecer – e não raro surge no discurso político sobre o tema –, o objetivo central da regulação das atividades econômicas não é promover a concorrência como um fim em si mesmo, mas aumentar o nível de eficiência econômica dos mercados correspondentes”.¹

Sendo assim, destacamos três temas que demonstram a mudança de percepção da Agência e que, certamente, se traduzirão em condições mais atrativas para as empresas que, verdadeiramente, desejam contribuir para o desenvolvimento do setor gás e a conseqüente incorporação deste combustível à matriz energética do país: (i) respeito aos contratos em vigor, (ii) conceito de Mercados Emergentes e (iii) conceito de Nova Instalação de Transporte.

Pela primeira vez, seguindo a diretriz governamental que vem sendo emitida a todos os setores da economia, a ANP propõe que sejam respeitados os contratos em vigor. Agindo desta forma, o regulador e, em última instância o Governo, fortalece a

¹ Possas, Mário L. Ponde, João L. Fagundes, Jorge. Regulação da Concorrência nos Setores de Infra-Estrutura no Brasil: Elementos para um quadro conceitual. In: IPEA Perspectivas da Reestruturação Financeira e Institucional dos Setores de Infra-Estrutura. Parte I regulação. Brasília: IPEA, 1997, 131p.

credibilidade do país e reduz riscos regulatórios que tenderiam a dificultar futuros investimentos.

Com relação às condições de acesso, a Portaria ANP 169/1998 desvinculou o direito de propriedade dos ativos do direito de uso dos mesmos na medida em que regulamentou o livre acesso aos gasodutos de transporte. A Portaria não apresentava restrições para que qualquer interessado em transportar gás utilizasse a infra-estrutura de transporte existente, independente de seu estágio de maturação, muitas vezes auferindo tarifas inferiores às tarifas dos carregadores iniciais, quando se tratasse de prestação de serviço interruptível. Não existiam mecanismos que dessem um mínimo de proteção a investimentos de longo prazo, o que acabou por postergar a implantação de projetos de infra-estrutura.

A percepção dos investidores, principalmente dos carregadores iniciais, que em última instância são os garantidores dos contratos que conferem sustentação para o desenvolvimento de um novo gasoduto de transporte, era de que o livre acesso dificultaria o desenvolvimento do mercado projetado no momento da elaboração do projeto do gasoduto.

Com a revogação da Portaria ANP169/1998, foi introduzido o mecanismo de Concurso Aberto para a alocação de capacidade firme às instalações de transporte, novas e em operação. Posteriormente, atendendo a sugestões de diferentes empresas que defendiam um tratamento distinto para os novos empreendimentos de gasodutos, os mesmos foram excluídos da obrigação de realização de Concurso Aberto (atualmente denominado CPAC).

A nova minuta de Livre Acesso demonstra o acatamento da Agência às políticas setoriais do novo governo mais comprometidas com o desenvolvimento do mercado do que com a concorrência e avanço, de certa forma, na medida em que exclui os casos em que a solicitação do serviço refira-se a Novas Instalações de Transporte ou que se destine a Mercados Emergentes.

Sem dúvida, essa exceção proporcionará uma maior segurança aos investidores em infra-estrutura, possibilitando um determinado período de tempo para que os carregadores iniciais desenvolvam seus mercados projetados. Ademais, dadas as características de monopólio natural, para o país, é mais eficiente construir uma malha de transporte que possa usufruir economias de escala e escopo, gerando o menor custo aos consumidores finais. Ressaltamos que o período de carência do livre acesso, tanto para Mercados Emergentes quanto para Novas Instalações, desestimulará a construção de gasodutos menos eficientes, aproveitando-se ao máximo os ganhos de escala.

Vale registrar que, mesmo no caso de Transportadoras independentes, caso específico da TSB, associado à viabilização de um novo sistema de transporte, estão carregadores que, por acreditar no potencial mercado de gás brasileiro, assinam contratos de longo prazo, visando, posteriormente, trabalhar para que esses mercados se realizem.

Desse modo, não acreditamos ser o cerne da questão a existência ou não do Transportador independente, mas sim, a atração de investidores que estejam dispostos a participar da consolidação do mercado de gás natural no país.

Aqueles agentes que estão contribuindo para o desenvolvimento de novos negócios, geração de empregos, renda e para a expansão da rede e a conseqüente universalização do serviço do gás ao longo de todo o país, ainda que esta meta esteja longe de ser atingida, deverão receber atenção especial do regulador, de forma que novos investidores, que detenham esse mesmo perfil, se mostrem interessados no segmento gás natural. De outra forma, estaremos fadados a atrair apenas investimentos especulativos e oportunistas, de curto prazo, que pouco agregam para o crescimento sustentável do país.

Com relação ao novo critério proposto para a alocação de capacidade no processo de Concurso Público para Alocação de Capacidade (CPAC), baseado no menor preço do gás natural ofertado, entendemos que essa regra visa à redução do preço do energético ao consumidor final, objetivo legítimo, que vem sendo perseguido pelo Governo em diversos setores da economia. No entanto, deve-se observar que comparações entre diferentes preços de gás devem levar em conta condições comerciais similares, evitando a ocorrência de distorções nessa avaliação.

Também, digno de nota é o retorno à metodologia de cálculo de tarifa de transporte, considerando como determinantes de custo percurso e capacidade, como já havia sido adotado anteriormente na Portaria ANP 169/1998, e abandonando a idéia recentemente defendida pela ANP, que desconsiderava a escala no cálculo tarifário.

Por fim, gostaríamos de destacar que, nos casos de reclassificação de gasodutos de transferência para transporte, a atual minuta de Portaria prevê a possibilidade do proprietário da instalação contratar toda a capacidade do gasoduto definida na autorização de operação, diferentemente da proposta anterior, que previa a contratação apenas da capacidade existente no gasoduto.

Temos total convicção de que a atual redação proporcionará maior segurança ao investidor em E&P, na medida em que permite o escoamento da produção constante do projeto de desenvolvimento, apresentado à ANP no momento da solicitação da autorização para construir o gasoduto. De outra forma, limitando-se a contratação à



capacidade existente, os investidores em E&P tenderiam a antecipar investimentos em infra-estrutura no intuito de garantir o escoamento de sua produção.

Por outro lado, a possibilidade da contratação da capacidade existente ou autorizada no momento da reclassificação não inviabilizará a utilização das instalações por demais operadores de E&P, que sempre teriam de se submeter à realização de CPAC para contratação de capacidade de transporte.

Concluindo, reconhecemos o desafio que tem sido a implementação do Marco Regulatório da Indústria de Gás Natural Brasileira, ainda em desenvolvimento, e nos colocamos à disposição para outras contribuições.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA N° ____, DE ____ DE _____ DE 2003

Regulamenta o livre acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo 58 e seu § único da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º ____, de ____ de _____ de 2003, torna público o seguinte ato:

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.

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

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

Comentários ao inciso V do Art. 2º:

Substituir: “... diferença entre a Capacidade Máxima Contratada de Transporte e volume ...”

Justificativas:

A definição proposta para Capacidade Ociosa conflita com a definição de Serviço de Transporte Interruptível (STI), uma vez que parte da Capacidade Ociosa, ou seja, a Capacidade Disponível, não possui probabilidade de interrupção.

Do mesmo modo, a venda de Capacidade Disponível como STI desfavorece tanto os Transportadores, que deixam de obter receita garantida (SOP) adicional com a venda de serviços de transporte firme, como também os carregadores firmes, que perdem a oportunidade de terem suas tarifas reduzidas, através do mecanismo de *roll in*.

Ressalta-se que na Portaria ANP 169/1998 a definição de Capacidade Ociosa não incorporava a Capacidade Disponível.

Redação Proposta:

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;

- VI. Carregador: empresa ou consórcio de empresas contratante do serviço de transporte de gás natural junto ao Transportador;
- VII. Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC): procedimento público de oferta e alocação de capacidade de transporte para Serviço de Transporte Firme;
- 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;

Comentários ao inciso VIII do Art. 2º:

Incluir: “... estações de compressão, de medição, de redução de pressão, de armazenagem, **de recepção** e de entrega;”

Justificativas:

Adequar redação proposta, explicitando as estações de recepção como parte integrante das Instalações de Transporte.

Redação Proposta:

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;

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

Comentários ao inciso XI do Art. 2º:

Substituir: “...na qual o primeiro fornecimento comercial de seu primeiro contrato de longa duração tenha sido efetuado há menos de ~~8 (oito)~~ 10 (dez) anos;”

Justificativas:

A exemplo da Directiva Europeia 1998, julgamos que o prazo de 10 anos seria mais apropriado, conferindo proteção adequada para que os investidores em infra-estrutura mitiguem riscos de mercados em desenvolvimento.

Redação Proposta:

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 10 (dez) anos;

- 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;

Comentários ao inciso XII do Art. 2º:

Substituir: “Instalação de Transporte com Autorização de Operação (AO) expedida há menos de ~~4 (quatro)~~ 8 (oito) anos, ...”

Justificativas:

De acordo com a rampa de maturação inicialmente projetada para o Bolívia-Brasil, julgamos que o prazo de 8 (oito) anos seja mais apropriado, conferindo proteção adequada a novos investimentos em gasodutos.

Redação Proposta:

XII. 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 por dutos existentes;

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

Comentários ao inciso XV do Art. 2º:

Substituir: “até a Capacidade Contratada de Transporte, conforme as condições estabelecidas estabelecida no contrato com o Carregador;”

Justificativas:

As obrigações entre partes, Transportador e Carregador, no que se refere à prestação do serviço, obedecem às condições estabelecidas em contrato.

Redação Proposta:

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, conforme as condições estabelecidas no contrato com o Carregador;

- 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;

Comentários ao inciso XVI do Art. 2º:

Incluir: “ ... serviço de transporte o qual poderá ser interrompido ou reduzido pelo Transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme, conforme as condições estabelecidas no contrato;”

Justificativas:

1.Prever a possibilidade de apenas redução na prestação de STI.

2.As obrigações entre partes, Transportador e Carregador, no que se refere à prestação do serviço, obedecem às condições estabelecidas em contrato.

Redação Proposta:

XVI. Serviço de Transporte Interruptível (STI): serviço de transporte o qual poderá ser interrompido ou reduzido pelo Transportador, dada a prioridade de programação do Serviço de Transporte Firme, conforme as condições estabelecidas no contrato;

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

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.

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.

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.

Comentários ao Art. 5º:

Incluir: “Observado o disposto no Art. 4º, o Transportador atenderá ...”

Justificativas:

1.Manter subordinação às condições de exceção estabelecidas no Art. 4º.

Redação Proposta:

Art. 5º Observado o disposto no Art. 4º, 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.

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.

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.

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;

Comentários e sugestões ao inciso V do Art. 8º:

Incluir: "...menor preço de gás natural ofertado aos consumidores finais, comprovado junto aos órgãos de regulação estaduais e observadas condições comerciais similares;

Justificativa:

1. Envolver os órgãos reguladores estaduais no processo, de forma a garantir a efetiva aplicação do inciso em favor dos consumidores finais.

2. Ressaltar que comparações entre diferentes preços de gás devem levar em conta condições comerciais similares, evitando a ocorrência de distorções nessa avaliação.

Redação Proposta:

V. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado no menor preço de gás natural ofertado aos consumidores finais, comprovado junto aos órgãos de regulação estaduais e observadas condições comerciais similares;

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.

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.

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.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS
Diretor-Geral

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA N° ____, DE ____ DE _____ DE 2003

Regulamenta os critérios tarifários para o transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo art. 8º, inciso VI, da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º ____, de ____ de _____ de 2003, torna público o seguinte ato:

Art. 1º Constitui objeto da presente Portaria o estabelecimento dos critérios para cálculo de tarifas 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 As tarifas de transporte de gás natural não implicarão tratamento indevidamente discriminatório ou preferencial entre usuários.

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.

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;
- II. Encargo de capacidade de transporte: destinado a cobrir os custos de investimento relacionados à capacidade de transporte;
- III. Encargo de capacidade de saída: destinado a cobrir os custos fixos relacionados à capacidade de entrega;
- IV. Encargo de movimentação: destinado a cobrir os custos variáveis com a movimentação de gás.

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.

Comentários ao Art. 6º:

Incluir: “ ... tomando como referência o serviço de transporte firme, e devendo ser no mínimo igual à tarifa deste serviço aplicável ao mesmo trecho do gasoduto.”

Justificativas:

O carregador, ao assumir os custos decorrentes do Serviço de Transporte Firme, assume o risco de pagar por uma capacidade de transporte mesmo sem ter a correspondente receita. Esse descasamento deve-se ao fato de os consumidores, freqüentemente, não aceitarem níveis de ship or pay de 100% e, em alguns casos, exigirem, inclusive, a possibilidade de recuperar o ship or pay.

No caso de Serviço de Transporte Interruptível, o carregador não corre esse risco, pagando apenas o transporte do gás efetivamente comercializado.

Desse modo, entendemos que não há razões para a tarifa do Serviço Interruptível ser inferior à tarifa do Serviço de Transporte Firme, podendo-se mesmo afirmar que tal prática representaria um incentivo à quebra dos contratos firmados pelos Carregadores Firmes, contratos esses que, de fato, garantem a viabilidade do gasoduto, principalmente no estágio inicial de maturação de um projeto, que exige um esforço complexo para se realizar a demanda prevista.

Ademais, há de se considerar que a própria definição de Serviço de Transporte Interruptível prevê que o mesmo tenha probabilidade de ser interrompido. Desse modo, não é justo que um carregador contrate transporte interruptível sem probabilidade de ser interrompido, por um preço inferior ao do carregador firme. Muito pelo contrário, nesse caso deve-se cobrar uma tarifa mais elevada para o serviço interruptível, já que não envolve risco algum (tanto de ship quanto de interrupção).

Redação Proposta:

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 e devendo ser no mínimo igual à tarifa deste serviço aplicável ao mesmo trecho do gasoduto.

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.

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.

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;

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.

Comentários ao Art. 10:

Incluir: "...por parte do carregador, do repasse integral ao preço de venda do gás, caso este seja comercializado, considerando, inclusive, vantagens previamente concedidas aos seus clientes, através de condições comerciais mais favoráveis que aquelas contratadas com o transportador.

Justificativas:

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.

Redação Proposta:

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, considerando, inclusive, vantagens previamente concedidas aos seus clientes, através de condições comerciais mais favoráveis que aquelas contratadas com o transportador.

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

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.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS
Diretor-Geral

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA N° ____, DE ____ DE _____ DE 2003

Regulamenta a cessão de capacidade contratada de transporte dutoviário de gás natural.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO – ANP, no uso das atribuições legais, considerando o disposto no artigo 58 da Lei n.º 9.478, de agosto de 1997, com base na Resolução de Diretoria n.º ____, de ____ de _____ de 2003, torna público o seguinte ato:

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.

Comentários ao Caput do Art. 3º:

Excluir: “...respeitados os direitos contratuais do transportador, podendo celebrar, caso necessário, aditivo ao contrato de transporte vigente, relativo à capacidade cedida.”

Justificativas:

A possibilidade ou não de celebração de um aditivo contratual é tema que, observados os limites legais, deveria estar condicionado tão somente à vontade das partes. Trata-se de uma faculdade que, de tão lógica, natural e imediata, não deveria ser objeto de “permissão” (especialmente genérica) do ente regulador.

Redação Proposta:

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.

Parágrafo único - A cessão de capacidade não liberará o carregador cedente de suas obrigações contratuais frente ao transportador, exceto em caso de acordo expreso com o

transportador, podendo implicar a assinatura de novo contrato de transporte entre o transportador e o carregador cessionário.

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.

Comentários ao § 2º do Art. 3º:

Substituir: ~~“O transportador poderá realizar, em nome do carregador cedente, O~~ **carregador cedente poderá solicitar que o transportador realize, em seu nome, as etapas ...”**

Justificativas:

A redação proposta 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.

Redação Proposta:

§ 2º O carregador cedente poderá solicitar que o transportador realize, em seu nome, 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.

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.

SEBASTIÃO DO REGO BARROS
Diretor-Geral