

Introdução

Antes de apresentarmos comentários específicos sobre as Portarias em consulta pública, gostaríamos de tecer algumas considerações sobre a estrutura da indústria brasileira de gás natural, a aderência à Lei 9478/97 e as consequências das propostas de portarias para a competição no setor.

Em 1995, com a aprovação da Emenda Constitucional Nº. 9 a sociedade brasileira fez a opção pela abertura do setor de petróleo e gás natural partindo da premissa que pressões competitivas e alternativas de suprimento geram benefícios ao consumidor e atraem os investimentos necessários ao crescimento do país. Foi assim, que o monopólio da Petrobrás foi flexibilizado (para usar a definição do Poder Executivo) sendo permitido à União contratar empresas estatais ou privadas para exercer as atividades antes exclusivas da Petrobrás.

Como consequência, foi promulgada a Lei 9.478/97 com o objetivo de regular o monopólio estatal das atividades de petróleo e gás. A Lei do Petróleo criou a Agência Nacional do Petróleo – ANP, e estabeleceu a licitação para outorga de concessão nas atividades de exploração e produção, possibilitou a entrada de novos agentes nas atividades de refino, transporte e importação e exportação de petróleo, derivados e gás natural e estabeleceu o prazo para desregulamentação de preços.

Implícito neste marco legal está o conceito de se promover a competição nos segmentos da indústria onde ela é possível (produção e compra e venda de gás natural) e a regulação em segmentos tradicionalmente não competitivos (transporte) – a Lei não tratou do segmento da distribuição de gás, já regulado pelo Parágrafo 2º. do Artigo 25 da Constituição Federal.

Dentro desse quadro, a Lei estabelece no artigo 58 que qualquer interessado tem o direito de usar os dutos existentes (ou a serem construídos), estando assegurado o pagamento de uma remuneração adequada ao proprietário do gasoduto. O § 2º, do artigo 58, também incorporou a intenção do Governo de que o sistema de transporte seja utilizado em sua capacidade máxima, ao exigir que a ANP regule a preferência para a movimentação de gás “com o objetivo de promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis.”

A idéia básica deste artigo é o reconhecimento de que a competição só poderá operar de forma eficiente em um mercado em que diversos agentes participam na compra e na venda de gás natural. De fato, em um ambiente de "mercado competitivo de gás natural" os diversos vendedores de gás competem entre si na comercialização deste gás sendo os mais bem

sucedidos aqueles mais eficientes na prestação de serviços benéficos aos consumidores. E para que isto aconteça devem existir condições equânimes de acesso às redes de transporte. O transporte de gás por gasoduto é um monopólio natural que não responde a forças competitivas, e portanto exige supervisão regulatória para proteger os participantes do mercado do abuso do poder do monopólio, por operadores de gasodutos. Por esta razão, o conceito de livre acesso aos ativos de transporte é tão amplamente aceito internacionalmente, sendo quase sempre acompanhado, em mercados mais maduros de energia, da proibição de que as empresas de transporte realizem suprimento de gás.

O sucesso da abertura do segmento de exploração e produção (E&P) de petróleo é inquestionável: as cinco rodadas de licitação realizadas incentivaram a entrada de mais de 40 empresas no segmento e resultaram em um montante de cerca de R\$ 1,2 bilhão¹ arrecadado somente em bônus de assinatura, sem considerar os investimentos mínimos a serem realizados nas etapas de exploração e desenvolvimento.

Não há dúvida que a possibilidade de acesso ao mercado consumidor quando da comercialização do resultado da produção foi um importante norteador da decisão de investimento dessas empresas.

Ou seja, várias empresas investiram no Brasil acreditando, que mesmo com manutenção de uma entidade (Petrobrás) com uma estrutura integrada e com uma posição dominante em todos os segmentos da indústria, uma regulação adequada garantiria igualdade de condições entre os agentes, principalmente no que se refere ao acesso a segmentos tradicionalmente não competitivos.

As Novas Portarias

Ao contrário da regulação anterior, acreditamos que as propostas de portarias efetivamente suspendem o livre acesso aos gasodutos, favorecem o abuso do poder de monopólio no segmento de transporte e impedem a competição na compra e venda de gás, estendendo, na prática, o monopólio à comercialização do produto.

Não podemos nos furtar de registrar que os obstáculos à efetiva competição impossibilitam por sua vez, o cumprimento dos objetivos da política energética nacional estabelecidos pela Lei 9.478/97, dentre os quais podemos ressaltar: (i) proteção aos interesses dos consumidores quanto a

¹ Este valor não inclui o montante pago pela Petrobras nas sucessivas rodadas

preço, qualidade e oferta de produtos, (ii) incremento à utilização do gás natural, (iii) promoção da livre concorrência; (iv) atração de investimentos na produção de energia.

Como colocado pela própria ANP na Nota Técnica que acompanhou as Minutas de Portarias, o novo texto reflete as novas diretrizes políticas do Governo Federal/MME, dentro do marco estabelecido pela Lei do Petróleo. É de estranhar contudo que as tais novas diretrizes políticas não tenham sido ainda claramente apresentadas à sociedade – isto facilitaria a avaliação de risco de todos os agentes que atuam no setor de energia.

Nosso entendimento da Lei 9478/97 é que cabe ao Conselho Nacional de Política Energética a apresentação de políticas nacionais e medidas específicas para o setor, sempre em conformidade com os princípios enumerados no Capítulo 1 da Lei.

Segundo a Nota técnica, a “nova orientação” apresentada para a portaria de Livre Acesso é a *“redução de riscos que, sob a ótica do investidor, restringem a expansão da infra-estrutura de transporte, estimulando a construção de novos gasodutos, por meio da introdução de novos conceitos aplicados à matéria.”* Efetivamente, uma das funções da regulação é se preocupar com a redução de riscos do investidor, e nisso não vemos diferença nas políticas que nortearam a Portaria anterior.

Avaliemos, então, o risco do investidor em transporte que, entendemos, é o que se pretende proteger com esta regulação. O que elimina o risco do investidor no transporte de gás natural são os contratos de transporte, que normalmente contém cláusulas de ship or pay de 100% da capacidade contratada. Ou seja, independente de eventuais variações no mercado consumidor de gás, o investidor em transporte tem sua receita garantida, ou seja, seu risco mitigado. Neste sentido, uma regulação de livre acesso não discriminatório em nada aumenta o risco do transportador. Ao contrário, aumenta e facilita o número de agentes que estariam interessados em contratar sua eventual capacidade disponível em base firme e capacidade ociosa em base interruptível.

Uma vez que a proposta de Portaria introduz uma moratória, que varia de 4 a 8 anos, para os novos gasodutos infere-se que a regulação pretende proteger um outro agente que não o transportador. De fato, em apresentação recente na FIRJAN (setembro de 2003), a ANP deixou claro que as Portarias em Consulta Pública tem como principal mudança a minimização da percepção de risco para o carregador-investidor. Ou seja, acaba com o conceito de independência/neutralidade do transportador que no nosso entender norteou a Lei 9.478/97, a antiga Portaria ANP no. 169/98.

A proposta de regulação concede de fato, a estas empresas uma “concessão” para atuar monopolisticamente no mercado. Nenhum artigo da Lei no Petróleo legitima tais atos da Agência.

É importante notar, que as outorgas de concessão de exploração de serviços ou recursos naturais vêm, normalmente, acompanhados de obrigações do concessionário quanto a investimentos mínimos, ampliação do atendimento, índices de desempenho e transparência, bem como de regras tarifárias detalhadas. A exclusividade de atendimento que está sendo concedida pela nova regulamentação não contém, entretanto, nenhuma destas contrapartidas, o que a transforma simplesmente em um instrumento para o exercício do poder de mercado do comercializador monopolista.

Há que ser registrado que este conceito de carregador-investidor vai contra posicionamentos anteriores da própria ANP. A este respeito veja o documento Nota Técnica no. 002/03/SCG de 18 de março de 2003, sobre o “Projeto Malhas – Análise da proposta da Petrobras de Modelagem e Negócio para a Atividade de Transporte de Gás Natural e Considerações da SCG/ANP” disponível no site da Agência, especialmente as páginas 4, 27 e 28.

Além disso, ao introduzir o conceito de Mercados Emergentes vinculado à concessão estadual de distribuição de gás, a presente regulamentação estende seu efeito para uma área que é, por preceito Constitucional, uma atribuição dos Estados. Ao **vetar** aos chamados “Mercados Emergentes” o direito de acesso a múltiplas fontes de suprimento, as Portarias interferem no direito de cada Estado de definir como equacionará o suprimento de gás ao seu mercado. Efetivamente, obriga que cada um destes estados compre gás natural de apenas um agente monopolista, sem a possibilidade de negociar preços melhores para seu suprimento, legitimando a apropriação de uma sobre renda de monopólio por determinados agentes. Espera-se que a atuação do regulador seja, ao contrário, a de controlar a apropriação desta sobre renda.

A minuta de Portaria de Livre Acesso vai, ainda, contra o Parágrafo 2º. do Artigo 58 Lei 9.478/97, ao limitar a obrigatoriedade de prestação de serviço interruptível a situações em que o fator de carga do gasoduto estiver acima de 70% nos 6 meses anteriores.

Esta disposição, ao contrário de “promover a máxima utilização da capacidade de transporte pelos meios disponíveis” como definido pela Lei, impede a maior eficiência no uso da infra-estrutura de transporte. Vale lembrar que normalmente parte da receita com transporte interruptível retorna aos carregadores firmes, reduzindo assim, o custo geral do transporte gás, contribuindo para a redução do preço final do gás para os consumidores. A própria minuta de Portaria que trata dos Critérios Tarifários

estabelece o repasse como sendo 90% da receita com o serviço interruptível. Parece, assim, uma incoerência que seja vetado o serviço interruptível quando da baixa utilização das redes de transporte. A pergunta que se faz é: a quem esta proibição está beneficiando?

Chamam atenção também os artigos que tratam do Concurso Público de Alocação de Capacidade – CPAC.. Um deles é o que delega ao transportador o poder de avaliar contratos de venda de gás, uma vez que um dos critérios de alocação de capacidade é o preço de venda de gás. Com este artigo, aloca-se ao agente transportador o poder de interferir no preço de venda do produto, autoridade esta que nem a própria Agência Reguladora tem, pois a Lei 9478/97 estabeleceu um período máximo de 36 meses (posteriormente postergado por mais 6 meses) para a desregulamentação dos preços de derivados de petróleo e do gás natural.

A comercialização de gás é uma atividade desregulada e normalmente deve ser tratada como uma questão contratual, sujeita à confidencialidade se as partes assim o desejarem. O critério para alocação de capacidade num processo não discriminatório deve ser basicamente a tarifa de transporte oferecida por cada um dos carregadores. Além disso, como comparar preços de gás com níveis de take or pay diferentes? A decisão sobre qual melhor pacote de preço de gás só cabe à companhia distribuidora e ao comprador de gás, que conhecem todos os outros capítulos do contrato e os negociou com os possíveis supridores.

O segundo ponto refere-se à prioridade de um carregador existente de recontratar a mesma capacidade ao final do seu período contratual, bastando apenas se igualar *a posteriori* à melhor proposta oferecida na CPAC. Por que outros agentes concordariam em participar de um processo público se ele é apenas uma farsa a ser vencida sempre pelo carregador antigo, se ele assim o desejar.

O terceiro, mas não menos importante, é a não obrigação de se realizar CPAC para novos gasodutos. Cria-se, assim, um círculo vicioso: alguns carregadores-investidores contratam capacidade antecipadamente sem oferta ao mercado, e quando chega o momento de se realizar a CPAC eles alegam que são carregadores originais que tomaram o risco inicial e agora estão sendo expropriados.

Falta, ainda, nesta minuta de Portaria, os critérios para o estabelecimento de um processo de resolução de conflitos pela ANP, quando a algum agente for negado o acesso não discriminatório à capacidade disponível. Note que as novas regras não prevêm prazos de resposta do transportador a uma solicitação de capacidade, o que corrobora o uso de práticas discricionárias por parte do transportador e dificulta a contratação de serviços.

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.

Antes de passar aos comentários detalhados dos artigos das Portarias, gostaríamos de lembrar as cartas de compromisso enviadas pelo Governo Brasileiro ao Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento quando da negociação dos financiamentos ao gasoduto Brasil-Bolívia. Naquelas cartas o Governo se compromete com a aplicação de uma série de medidas referentes à abertura do mercado de gás e aplicação do conceito de livre acesso não discriminatório. Estas medidas se transformaram em covenants dos respectivos contratos de financiamento e constituem eventos de default destes contratos. Portanto é importante a revisão de alguns dos princípios indicados nas presentes portarias que vão contra os estabelecidos pelo Governo naquele momento, sob risco de rompimento dos contratos.

Mudanças Propostas na Portaria

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO - ANP

PORTARIA Nº _____, 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;

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;

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;~~

~~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;~~

Justificativa: Ver comentário artigo 4º.

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;

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;

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

JUSTIFICATIVA: Evitar 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.

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 aos serviços de transporte em 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.~~

Justificativa – contra os princípios da Lei 9478/97. Verificar o texto introdutório

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, a serem aprovados pela ANP e disponibilizados para todos os agentes.-

Justificativa: Os acordos de conexão podem conter cláusulas que levam à discricionariedade na prestação de serviço entre os vários carregadores.

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.

Justificativa: Esta restrição vai contra o princípio de máxima utilização da capacidade de transporte estabelecida na Lei 9478/97.

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 ou futura Capacidade Máxima de Transporte a ser construída será ofertada e alocada segundo os procedimentos de CPAC, observado o art. 4º desta Portaria.

Justificativa: É importante que haja alocação de capacidade pública também para os novos gasodutos

§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.~~

Justificativa: Por que um agente se disporia a participar de um processo de alocação de capacidade se existe sempre a prerrogativa de um determinado carregador ficar com toda a capacidade sem necessitar participar do processo? Em que este artigo contribui para o desenvolvimento da indústria do gás?

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;~~ (já faz parte da metodologia de cálculo da tarifa de transporte)
- IV. Metodologia de cálculo da tarifa de transporte, incluindo o custo médio ponderado de capital;
- V. Critério de alocação de capacidade entre os Interessados baseado nas tarifas de transporte ofertadas 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.

Justificativa: 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? Implicito nesta proposta está o credo de que o comprador/cia distribuidora não tem competência para contratar seu gás de forma mais adequada a seu mercado.

Acreditamos que falta um item com os prazos a serem cumpridos pelo transportador quando da solicitação de realização de uma CPAC.

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~~ efetivamente utilizada quando da reclassificação.

§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 Nº _____, DE _____ DE _____ DE 2003

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

Efetivamente, uma Portaria com critérios tarifários tão vagos como esta em nada contribui para a redução da incerteza sobre o tema.

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.

COMENTÁRIO: Não se deve discriminar de forma nenhuma: nem devida nem indevidamente.

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:

COMENTÁRIOS: 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.

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 (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)

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 [no mesmo percurso](#).

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.

COMENTÁRIO: 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 baixas 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.

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.

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