



MODIFICAÇÕES EFETUADAS NA MINUTA DA PORTARIA ANP Nº 115, DE 05 DE JULHO DE 2000, EFETUADAS APÓS A AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM 11 DE JULHO DE 2012.

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

Outubro de 2012

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

José Cesário Cecchi

Superintendente Adjunta

Ana Beatriz Stepple da Silva Barros

Assessor

Marcelo Meirinho Caetano

Equipe Técnica

Alessandra Silva Moura
Almir Beserra dos Santos
Ary Silva Junior
Denise Raquel Gomes Silva de Oliveira (estagiária)
Felipe da Silva Alves
Guilherme de Biasi Cordeiro
Helio da Cunha Bisaggio
Jader Conde Rocha
Luciana Rocha de Moura Estevão
Luciano de Gusmão Veloso
Marco Antonio Barbosa Fidelis
Marcus Vinicius Nepomuceno de Carvalho
Mário Jorge Figueira Confort
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias
Patrícia Mannarino Silva
Ursula Ignacio Barcellos

Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica

Guilherme de Biasi Cordeiro
Helio da Cunha Bisaggio
Luciano de Gusmão Veloso
Mário Jorge Figueira Confort
Ursula Ignacio Barcellos

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO	4
II – SEPARAÇÃO DAS ATIVIDADES.	5
III – PREFERÊNCIA DO PROPRIETÁRIO.....	7
IV – CONTRATOS.....	7
V – RENOVAÇÃO DE CONTRATOS	8
VI – PARECER ANALÍTICO DE REGRAS REGULATÓRIAS DA SEAE	9
VII- CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	10



Nota Técnica nº 016/2012-SCM

Rio de Janeiro, 02 de outubro de 2012.

ASSUNTO: MODIFICAÇÕES EFETUADAS NA MINUTA DA PORTARIA ANP Nº 115, DE 05 DE JULHO DE 2000, EFETUADAS APÓS A AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA EM 11 DE JULHO DE 2012.

I - INTRODUÇÃO

Trata a presente nota técnica da revisão da Portaria ANP nº 115/2000¹, necessária devido ao previsto no artigo 8º, inciso XXI, da Lei nº 9.478, de 06/08/1997, incluído pela Lei nº 11.909, de 4 de março de 2009, o qual determina, como uma das atribuições da ANP, o registro dos contratos de transporte e de interconexão entre instalações de transporte, inclusive as procedentes do exterior, e os contratos de comercialização, celebrados entre os agentes de mercado. Além disso, a revisão deve ser promovida, também, para regulamentar o disposto na Medida Provisória nº 532, de 28 de abril de 2011, que transferiu para a ANP a atribuição de autorizar e regular instalações utilizadas para o transporte e a transferência de biocombustíveis.

Quando da publicação da supracitada Portaria, havia no país um único agente operador de dutos de longa distância, a Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, subsidiária integral da Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, criada por força do artigo 65 da Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, com o objetivo de promover a separação da atividade de transporte das demais atividades da indústria do petróleo. Atualmente, já existem pleitos de agentes econômicos interessados em construir dutos de grande extensão, que se interconectariam à infraestrutura existente, para o escoamento de seus produtos, o que torna imprescindível a regulamentação do art. 8º, XXI, da Lei nº 9.478/97.

Adicionalmente, em virtude da edição da MP nº 532/2011, faz-se necessário adequar as novas Resoluções e as Portarias existentes de forma a abarcar as novas atribuições trazidas à ANP, em consonância com o artigo 4º, o qual dispõe que “para atendimento ao disposto nesta Medida Provisória, a ANP promoverá a adequação de seus regulamentos em até cento e oitenta dias e estabelecerá prazos para as empresas com atividades em curso adequarem-se às novas disposições”.

Assim sendo, esta SCM propôs, em 21 de junho de 2011, nova minuta de Resolução na qual buscou-se adequar a Portaria ANP nº 115/2000 ao novo arcabouço legal e institucional, vigente após a publicação dos atos legais supramencionados. O ato normativo proposto foi, então, submetido à consulta pública por 30 dias e, após promovidas as alterações julgadas pertinentes, levado a audiência pública em 28 de novembro de 2011.

Entretanto, tendo em vista a quantidade de comentários recebidos por ocasião da consulta pública, as intervenções dos inscritos na audiência pública e, principalmente, as relevantes alterações feitas pela equipe técnica da SCM na minuta originalmente disponibilizada,

¹ Regulamenta o uso, por terceiros interessados, de dutos de transporte destinados à movimentação de petróleo e seus derivados, existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.

decidiu-se pela publicação de nova minuta de Resolução e pela repetição dos procedimentos de consulta, por 15 dias, e audiência pública, realizada em 11 de julho de 2012.

Deste modo, a presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar e justificar, tecnicamente, a nova proposta de Resolução, dando ênfase aos temas que suscitaram maior discussão nas etapas anteriores do processo de revisão normativa. Para tanto, esta Nota Técnica foi dividida em 5 seções, além desta introdutória e da conclusiva. Na seguinte, foi analisada a questão da separação entre os diferentes agentes da cadeia de valor da indústria do petróleo e biocombustíveis. A seção 3 discute a pertinência da extensão da preferência do proprietário aos acionistas da empresa transportadora. As questões relativas à duração, bem como à sistemática de aprovação e de renovação do contrato de transporte são abordadas nas seções 4 e 5. Na seção 6 são discutidos aspectos relacionados ao Parecer Analítico de Regras Regulatórias da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE).

II – Separação das Atividades

A separação das atividades de carregamento e transporte está inserida em um contexto de liberalização do mercado de combustíveis líquidos que, de maneira resumida, busca introduzir a concorrência nos segmentos potencialmente competitivos² e garantir o acesso não discriminatório dos carregadores aos mercados consumidores, através da regulação do segmento de transporte por dutos, considerado como o mais econômico e que possui semelhança com monopólio natural.

O modelo idealizado para o transporte dutoviário de combustíveis líquidos deve contar com dois agentes distintos, quais sejam, o Carregador e o Transportador. O primeiro detém o produto, que será transportado até o consumidor por meio da infraestrutura operada pelo segundo.

Na Portaria ANP nº 115/2000, esta separação foi implementada através da exigência de que todo serviço de transporte seja formalizado por meio de contrato entre duas partes, as quais estão submetidas a vedações e exigências distintas: os transportadores, por força do Art.4º, estão proibidos de comercializar produtos; já os carregadores devem deter a propriedade dos produtos transportados em seu nome, conforme a definição constante do Inciso III do Art. 2º da norma original.

Durante o processo de consulta e audiência pública, agentes transportadores, carregadores e operadores defenderam que se permita a prestação de um serviço de transporte “ponta-a-ponta”, ou seja, que uma empresa transportadora possa oferecer aos carregadores um serviço que se inicia nas instalações de produção e termina na instalação do cliente do transportador, utilizando-se de seus dutos e de dutos interconectados de propriedade de outrem. Para tanto, bastaria ao Carregador firmar um único contrato com o Transportador e este se encarregaria de contratar junto aos demais serviços de transporte.

Os agentes argumentaram que a necessidade de coordenação de múltiplos contratos inviabilizaria tal estruturação logística, pois relevante parcela dos produtores (potenciais carregadores) é de pequeno porte e não teria estrutura nem interesse para negociar diversos serviços de transporte com agentes distintos, devido aos significativos custos de transação envolvidos.

Entretanto, por envolver a contratação, por parte de um Transportador, de capacidade de transporte em outro duto, a proposta em comento vai de encontro ao Art. 7º da Portaria

² A produção e o fornecimento de combustíveis são duas atividades que, com frequência, são consideradas potencialmente competitivas.

115/2000, que é explícito em determinar que as partes de um contrato de transporte são o Transportador e o Carregador. Logo, é mister contrapor os benefícios e os riscos associados à permissão da subcontratação de capacidade proposta, bem como avaliar as alternativas a ela.

Em uma primeira análise, pode-se argumentar que permitir a subcontratação de capacidade de transporte por parte de um operador de uma instalação essencial³, cujos acionistas detêm interesses nas atividades de produção e fornecimento⁴, pode trazer prejuízos à competição. Segundo esse raciocínio, este operador poderia impor barreiras ao acesso de carregadores concorrentes não somente à infraestrutura de transporte operada por ele, mas também àquela na qual possui capacidade contratada, ampliando os mercados sobre os quais pode impor barreiras à entrada.

Entretanto, deve-se avaliar as condições específicas em que esta contratação se dará, pois, no caso da logística de transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis no Brasil, apesar dos grandes volumes movimentados pelos modais aquaviário e dutoviário, o modal rodoviário é responsável por movimentação de significativa parcela destes energéticos e o ferroviário é utilizado apenas nas poucas rotas em que a infraestrutura está disponível. Nesse contexto, o desenvolvimento do modal dutoviário pode reduzir substancialmente os custos de movimentação de combustíveis líquidos e, portanto, deve ser incentivado.

De fato, os custos de transação para a assinatura de múltiplos contratos podem se mostrar demasiado elevados para empresas de pequeno porte, o que, em última análise, pode diminuir sua competitividade em relação aos carregadores que utilizem o conjunto de modais mais eficiente e excluí-los do mercado. Obviamente, a exclusão dos agentes de mercado deve ser evitada pela regulamentação.

Uma alternativa seria que estes pequenos carregadores agregassem suas cargas na forma de um *pool* e negociassem conjuntamente contratos com cada um dos transportadores envolvidos. Desta forma, ganhariam escala e poderiam diluir os custos de transação entre os diversos integrantes do *pool*. Esta alternativa foi viabilizada pela alteração do Inciso III do Art. 2º da minuta de resolução, que retirou a obrigatoriedade dos carregadores deterem a propriedade dos produtos transportados, porém, segundo informado pelos agentes, a operação em *pool* pode acarretar custos tributários adicionais aos envolvidos.

Outra possibilidade seria aceitar a proposta supracitada e permitir que um transportador possa contratar capacidade junto aos demais transportadores interconectados no percurso de interesse dos carregadores, atuando ele como agregador de cargas.

A possibilidade da referida subcontratação resultaria na oferta de um serviço de transporte “ponta-a-ponta”, mais atrativo aos produtores que a contratação individual de cada um dos serviços. Segundo a argumentação de alguns agentes de mercado, o benefício da contratação de um único agente transportador seria essencial para convencer os produtores a aceitarem as cláusulas de *ship-or-pay*, essenciais para a obtenção de financiamento de longo prazo que viabilizem empreendimentos dutoviários.

³ O conceito de instalações essenciais é frequentemente utilizado na literatura referente às indústrias de rede (telecomunicações, gás natural, energia elétrica, etc). Grosso modo, uma instalação é dita essencial quando ela constitui um elemento indispensável para integrar mercados verticalmente relacionados como, por exemplo, o segmento da produção ao mercado consumidor. Para mais detalhes sobre as condições para a existência de uma instalação essencial, ver Regulação e Restrições à Concorrência em Telecomunicações no Brasil, Possas, M.L., Economia, 2002, vol. 3, tomo 2, pag. 399-430.

⁴ Na legislação em vigor não há qualquer restrição às participações acionárias cruzadas entre transportadores e carregadores. Com efeito, o que se vê na prática são transportadores cuja composição acionária têm, entre seus principais acionistas, agentes que atuam como carregadores.

Diante do exposto, com o objetivo de incentivar a expansão do modal dutoviário e, consequentemente, reduzir o custo da logística de transportes, optou-se por permitir a subcontratação da capacidade de transporte por transportadores interconectados, disciplinada pelo Art. 31 da nova minuta de Resolução.

Contudo, dadas as preocupações relacionadas ao aumento do poder de mercado já levantadas nesta seção, decidiu-se estabelecer no corpo da resolução regras de programação, a fim de facilitar a identificação de capacidade disponível ou ociosa pelos agentes de mercado e aumentar a capacidade de supervisão deste órgão regulador.

Neste sentido, o §1º do Art. 19 passou a exigir maior antecedência e publicidade tanto nas solicitações de programação dos carregadores quanto para a divulgação da programação pelos transportadores. Adicionalmente, por força do §1º do Art. 31 da norma em comento, os contratos de reserva de capacidade entre transportadores só poderão ser firmados após analisados e aprovados pela ANP. Com tais medidas, espera-se garantir o acesso não discriminatório e isonômico dos carregadores à infraestrutura de transporte.

III - Preferência do Proprietário

Conforme já apontado, um dos objetivos da Lei nº 9.478/1997 é a introdução da competição nos segmentos de produção e fornecimento de combustíveis. O mecanismo encontrado para possibilitar essa competição foi a obrigatoriedade do livre acesso às infraestruturas de transporte.

O regime de acesso vigente estabelece que o carregador proprietário tem garantida a preferência do proprietário, que lhe confere prioridade na utilização da infraestrutura pelos primeiros 10 anos de operação do duto. A partir do décimo ano, a preferência do proprietário sofre revisões quinquenais que podem reduzir a preferência do proprietário para o nível da efetiva utilização nos anos imediatamente anteriores à revisão.

Um dos pleitos recorrentes no processo de consulta e audiência públicas foi a extensão da preferência do carregador proprietário aos acionistas da transportadora proprietária, caso estes venham a atuar na atividade de carregamento. Contudo, os benefícios para os proprietários das instalações de transporte são bem definidos: se os dutos são de propriedade do transportador, é permitida a contratação de capacidade por até 15 anos; se de propriedade do carregador, este detém preferência na contratação da capacidade da instalação, a princípio limitada a 10 anos e revisada a cada 5 anos após este período inicial.

A extensão da preferência do proprietário aos acionistas da empresa transportadora detentora dos ativos implicaria no acúmulo de ambos os benefícios acima descritos por parte do carregador acionista do transportador, resultando em vantagens excessivas para tais agentes e incentivos para este tipo de estruturação de negócio, o qual se distancia do objetivo de efetiva separação da atividade de transporte das demais.

Além disso, a adoção de tal medida significaria um incremento nas barreiras à entrada ao mercado de combustíveis líquidos, uma vez que restringiria ainda mais as condições de acesso de terceiros à infraestrutura dutoviária de transportes.

Sendo assim, esta SCM manteve o estabelecido na Portaria ANP nº 115/2000, na qual a preferência do proprietário é conferida somente aos carregadores proprietários das instalações de transporte.

IV - Contratos

A Portaria ANP nº 115/2000 restringe a duração dos contratos de transporte com o objetivo de evitar o fechamento do mercado através da contratação de toda ou de grande parte da capacidade de transporte por períodos excessivamente longos.

O prazo contratual está limitado a 10 anos no caso da instalação ser de propriedade do Carregador (Carregador Proprietário), com revisões quinquenais da preferência do proprietário após este período, e a 15 anos no caso de instalações de propriedade do Transportador (Transportador Proprietário).

Essa diferenciação no prazo contratual reflete a busca de um modelo no qual o Transportador atue da forma mais independente possível dos carregadores. O modelo ideal, no qual a atividade de transporte é completamente autônoma, incentiva à utilização eficiente da infraestrutura e o acesso não discriminatório à sua capacidade, contribuindo para a efetiva competição nos segmentos à montante e à jusante e reduzindo substancialmente o custo regulatório.

Como a Lei do Petróleo determinou apenas a separação legal das atividades⁵, a norma em vigor incentiva, através da extensão do prazo contratual permitido, a figura do Transportador Proprietário em detrimento do Carregador Proprietário, por se tratar de uma estruturação mais próxima daquela idealizada.

Está previsto, ainda, um prazo contratual máximo de 10 anos no caso de investimentos custeados pelo Carregador interessado, na ampliação de capacidade de dutos existentes de propriedade do Transportador, conforme disciplina o Art. 13.

Entretanto, pode-se vislumbrar a situação em que, para viabilizar a interconexão de um duto novo a um existente, este último necessite receber investimentos para adequar sua capacidade àquela do novo duto a montante ou a jusante, de modo a permitir o escoamento de todo o produto desde a origem até seu destino final. Neste caso, ocorreria um descasamento entre os prazos contratuais das instalações contíguas: a capacidade do duto novo poderia ser reservada por 15 anos, enquanto o contrato referente ao duto existente estaria limitado à 10 anos.

Com o objetivo de compatibilizar os prazos acima mencionados, ampliou-se o prazo do Inciso IV do Art. 19 da Portaria ANP nº 115/2000 (Artigo 20 da minuta de Resolução proposta) para 15 anos, o qual incidirá não somente sobre os investimentos de terceiros previstos no Art. 13, como também sobre os investimentos em ampliação de capacidade decorrentes de interconexão, citados no Art. 26, e realizados conforme o disposto no Art. 13 (incisos IV e V do Art. 20 da nova minuta).

V. Renovação de Contratos

Alguns agentes externaram, tanto na Consulta quanto na Audiência Pública, sua preocupação quanto à renovação dos contratos ao término de sua vigência, nos casos em que for utilizada a estruturação de transportador proprietário. Neste caso, alegam que não haverá incentivo para que os carregadores invistam, por meio de uma sociedade de propósito específico, em infraestrutura de transporte dutoviário, pois ao fim do contrato inicial de 15 anos não há nenhum dispositivo que privilegie a renovação dos contratos dos carregadores iniciais que se uniram para construir os dutos, em detrimento de novos carregadores que venham a solicitar capacidade de transporte.

⁵ A separação das atividades pode ser implementada em 4 níveis: contábil, jurídica, funcional e societária. Para uma discussão mais pormenorizada a respeito da importância da separação das atividades da cadeia de valor do gás natural no Brasil e seus efeitos sobre a regulação, ver Nota Técnica nº 013/2009-SCM, intitulada “Evolução da Indústria Brasileira de Gás Natural: Aspectos Técnicos, Econômicos e Jurídicos” e disponível na página eletrônica da ANP na internet.

Esta SCM ponderou que o instituto do livre acesso busca justamente garantir o acesso não discriminatório de novos agentes à infraestrutura existente, contribuindo, assim, para a utilização eficiente dos dutos e evitando os potenciais prejuízos à concorrência nos mercados de produção e comercialização decorrentes de barreiras à entrada na infraestrutura dutoviária.

No entanto, a equipe técnica avaliou que o procedimento para a contratação da capacidade disponível em razão do fim dos 15 anos de contrato, disciplinado nos artigos 16 a 18, pode ser modificado para permitir aos agentes maior capacidade de planejamento. Pautado por este objetivo, optou-se por aumentar a antecedência com a qual o transportador deve comunicar ao mercado o vencimento de contratos firmes. Desta forma, os agentes interessados em contratar esta capacidade farão suas solicitações também com maior antecedência, o que permitirá que a ANP tenha mais tempo para arbitrar possíveis conflitos decorrentes da entrada de terceiros interessados.

Como a principal preocupação dos agentes refere-se ao modo como a ANP procederá esta arbitragem, futuramente será proposta minuta de resolução a fim de estabelecer os critérios que a ANP adotará para a resolução de conflitos. Assim, o procedimento a ser utilizado será fruto de ampla discussão entre a ANP e os agentes interessados através de um processo de Consulta e Audiência Pública, o que conferirá a transparência necessária para a decisão a ser tomada por esta Agência.

VI. PARECER ANALÍTICO DE REGRAS REGULATÓRIAS DA SEAE

Durante o período de consulta pública, em 19 de junho de 2012 foi enviado à Diretoria-Geral da ANP o Ofício nº 301/GABON/SEAE/MF, de 11 de junho de 2012, encaminhando o Parecer Analítico de Regras Regulatórias da SEAE. O referido documento traz a manifestação da SEAE, nos termos do art. 19, da Lei 12.529/2011, que, em suas considerações finais questionou se “a opção de subcontratação de serviços de transporte pelo transportador poderia trazer prejuízos à competição e que o custo de transação associado a tal alternativa poderia ser repassado por estes agentes aos carregadores”.

Sugeriu, ainda, que a ANP apresentasse: “(i) as estimativas de custos tributários adicionais para os pequenos carregadores, no caso da alternativa de criação do *pool*; (ii) a análise comparativa dos benefícios aos pequenos carregadores associados à permissão da contratação, por parte de um transportador, de capacidade de transporte em outro duto, vis-à-vis os custos regulatórios da agência e de transação dos transportadores; (iii) a fixação de limites para determinar os carregadores que podem constituir o *pool*, caso esta opção seja a escolhida, considerando a escala mínima viável para atuar como carregador”.

À luz do exposto, foi elaborada Nota Técnica Conjunta, pela Coordenadoria de Defesa da Concorrência (CDC) e pela Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural (SCM) da ANP, com o objetivo de responder as arguições encaminhadas pela SEAE.

Neste documento, ponderou-se que, como forma de mitigar os problemas decorrentes da opção de subcontratação de serviços de transporte pelo transportador, foram previstos: (a) a possibilidade de criação de um *pool* de pequenos carregadores contratando com cada um dos transportadores envolvidos; e (b) a subcontratação da capacidade de transporte por transportadores interconectados, associada ao maior controle das operações por parte da agência, com o objetivo de mitigar o risco de abuso de poder de mercado por parte dos transportadores.

Além disso, dado que os carregadores podem optar entre os dois modelos acima citados, não é necessário que se faça a análise comparativa citada no item (ii), pois este cálculo deverá ser feito pelos agentes no momento da escolha do modelo de contratação que melhor lhes convier. Contudo, para que os agentes possam fazer uma escolha racional

(eficiente), a ANP ampliou os mecanismos de transparência tanto para contratação de capacidade, bem como para programação da movimentação. Desta forma a ANP busca cumprir com sua missão legal de promover a livre concorrência nos mercados relevantes abrangidos.

Sendo assim, os custos regulatórios decorrentes da implementação de tais medidas pela ANP e de seu cumprimento pelos agentes econômicos não servem como critério de comparação entre as opções ora discutidas, razão pela qual tornou-se desnecessária sua estimativa.

Quanto à possibilidade de ocorrência de custos tributários adicionais para os pequenos carregadores, no caso da alternativa da criação de *pool*, decorrentes da necessária intermediação comercial deste novo agente agregador, avaliou-se que o impacto tributário depende do modelo de negócios e da forma jurídica a serem adotados pelo *pool*. Uma vez que o modelo de negócios deve ser definido livremente por cada conjunto de carregadores quando da constituição do *pool*, não existem, *a priori*, elementos para que esta Agência elabore tal cálculo.

No que tange à sugestão de fixação de limites quanto ao tamanho máximo dos carregadores que poderiam constituir o *pool*, destaca-se que a definição de carregador proposta na minuta de Resolução permite a constituição de *pool* de produtores sob o formato que julgarem ser mais conveniente e cuja estruturação seja a mais eficiente possível. Portanto, não foram impostas restrições quanto ao tipo ou tamanho do *pool* a ser utilizado (se condomínio, cooperativa, etc), pois não foi identificado nenhum óbice do ponto de vista concorrencial em quaisquer das alternativas disponíveis.

Deste modo, considerou-se que a implementação da medida sugerida acarretaria significativos custos regulatórios à ANP, bem como incertezas relacionadas à aferição da escala mínima viável para atuar como carregador e do limite máximo quanto ao tamanho dos carregadores que poderiam constituir um *pool*.

Por fim, esclarecemos que a minuta proposta tem por linha condutora ampliar as possibilidades de modelos de negócio à disposição dos agentes, sem deixar, contudo, de oferecer ao órgão regulador informações e mecanismos para uma atuação preventiva e repressiva de comportamentos indesejáveis, seja do ponto de vista regulatório, seja do ponto de vista concorrencial.

VII. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Acredita-se que as alterações propostas na minuta de Resolução foram elaboradas de forma a ampliar e flexibilizar as modalidades de contratos entre agentes, uma vez que está sendo proposto um novo padrão para contratação de capacidade de transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis. Ponderados os benefícios e os riscos desta flexibilização, fizeram-se necessárias alterações nas regras de programação e aprovação de contratos, de modo a garantir a capacidade de supervisão tanto da ANP quanto dos agentes de mercado.

Na nova minuta proposta foi mantida a necessidade da observância de importantes e consagrados princípios, tais como o do livre acesso, o da não-discriminação e isonomia para a oferta de capacidade e o da preferência do proprietário.

Adicionalmente, cumpre destacar que foi incluído no escopo da Resolução o transporte de biocombustíveis, em consonância com as alterações promovidas pela MP nº 532/11 na Lei 9.478/97.