

## FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

### CONSULTA PÚBLICA N° 14/2016 DE 12/9/2016 a 13/10/2016

NOME: ABEGÁS

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input checked="" type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor
---	--

Consulta Pública sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural, conforme o embasamento exposto na Nota Técnica nº 11/2016-SCM, de 31 de agosto de 2016.

SEÇÃO/SUB-SEÇÃO DA NOTA TÉCNICA	PROPOSTA DE REDAÇÃO/QUESTIONAMENTO	JUSTIFICATIVA
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>A AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS – ANP emitiu o Aviso de Consulta Pública nº 14/2016, publicado no DOU de 12/9/2016, onde convoca aos agentes do mercado do Gás para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obter subsídios e informações adicionais sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural;</li> <li>• Propiciar aos agentes econômicos e aos demais interessados a possibilidade de encaminhamento de opiniões e sugestões;</li> </ul> <p>Conforme destacado na própria NT, o objetivo principal da ANP seria atender à <b>RANP nº 52/2011</b> (Abertura da parcela de transporte nos contratos de fornecimento), bem como a proposição de uma nova metodologia para cálculo das tarifas de transporte, inserindo o fator locacional e propondo um período de transição.</p> <p><i>“A distinção do valor do transporte do preço do gás natural permite dar maior <b>transparência</b> à formação de preços, por meio da sinalização locacional, assim como reduzir os subsídios cruzados entre usuários e incrementar a <b>eficiência</b> na utilização da rede de transporte.”</i></p>	<p>Relatamos aqui, em linhas gerais, os pontos que serão aprofundados do decorrer de nossa contribuição.</p> <p>Informamos também que a ABEGÁS contratou a empresa NOVIX, a qual emitiu um relatório de avaliação da referida Nota Técnica, objetivo desta Consulta Pública e que segue em anexo à nossa contribuição.</p>

	<p>Inicialmente, a consulta pública tinha um prazo de 30 dias, porém, devido à complexidade do tema e à falta de informações que balizassem nossas avaliações, solicitamos extensão do prazo, que foi prorrogado até 12/12/2016.</p> <p>Acreditamos que três conceitos devem ser atendidos para a proposição de Tarifas de Transporte: Eficiência Produtiva, Eficiência na Alocação de Custos e Aderência entre custos e encargos tarifários. Nossos comentários seguirão norteados por estes preceitos, porém desde já, ressaltamos que a Nota Técnica é falha na adoção destes preceitos e, como consequência, não atende aos próprios objetivos da ANP: Transparência e Eficiência.</p> <p>Destacamos, resumidamente, os principais pontos que detalharemos em nossa Contribuição:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estimação da Receita Requerida</li> <li>2. Avaliação da Responsabilidade de Uso do Sistema de Transporte</li> <li>3. Metodologia de Determinação das Tarifas de Transporte</li> <li>4. Propriedade da Capacidade de Transporte;</li> <li>5. Falta de Transparência:</li> <li>6. Base de cálculo da segregação da parcela de transporte</li> <li>7. Ociosidade do Sistema</li> <li>8. Metodologia de determinação da PT .</li> <li>9. Níveis de PT obtidos e sua relação com os valores existentes (Parcela Fixa)</li> <li>10. Urgência da proposta</li> </ol>	
Seção III e IV	<p><b>Estimativa da Receita Requerida</b></p> <p>A Nota Técnica propõe, como ponto de partida para determinação das tarifas, a receita auferida nos contratos de transporte vigentes entre a Petrobras e as empresas transportadoras e estabelece, como quantia total, um valor de R\$ 9.490 milhões de acordo com o informado no Ofício N. 0507/2016/SCM.</p> <p>A receita requerida deve ser identificável e não gerar dúvidas sobre sua origem.</p> <p>Solicitamos que seja revisto o Cálculo da Receita Requerida, para que as Transportadoras não sejam remuneradas além do que é reconhecido atualmente, conforme declarado em seus Balanços.</p> <p>Solicitamos adicionalmente que toda a informação de tarifas de transporte publicadas nos sites da TBG e TAG seja informada também em R\$/m<sup>3</sup>, na vigência atual, para que não haja dúvidas de reproduzibilidade de cálculo das receitas contratuais.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mesmo considerando os contratos de transporte publicados nos sites das transportadoras para tentar reproduzir a base de cálculo proposta pela Petrobras, não foi possível chegar ao valor proposto, verificando-se uma diferença de 5%;</li> <li>2. As informações divulgadas nos sites da TBG e TAG devem proporcionar maior transparência e esclarecimentos. Tendo em vista que esta Nota Técnica</li> </ol>

		<p>divulga resultados de tarifa de transporte em R\$/m<sup>3</sup>.</p> <p>3. Analisando o Balanço das Transportadoras de 2014 e 2015, chegamos a uma receita auferida de R\$ 6.937 milhões e R\$ 7.418 milhões, respectivamente;</p> <p>4. A partir do resultado do Balanço das Transportadoras, observamos que a variação de 2014 para 2015 foi de 6,93% e a variação proposta do exercício 2015 para 2016 foi de 27,93%;</p> <p>Caso a ANP comprove que a Receita Auferida pelas Transportadoras nos anos de 2014 e 2015, conforme publicado em seus balanços, seja inferior a Receita Requerida, parara 2016 (descontando sua correção), fica configurado que as Tarifas de Transporte foram repactuadas entre Carregadoras e Transportadoras.</p>
Seção IV	<p><b>Avaliação da Responsabilidade de Uso do Sistema de Transporte</b></p> <p>A capacidade de transporte foi determinada por critérios exclusivos e de forma unilateral pela Petrobras.</p> <p>Considerando que os investimentos são de longo prazo, podemos imaginar que foram consideradas as demandas existentes projetadas com o crescimento futuro e também grandes projetos de consumo de gás que faziam parte do Plano de Negócios da Petrobras e que foram cancelados ou postergados pela mesma, como carregadora.</p> <p>Como resultado, se observa uma capacidade sobre dimensionada em relação à utilizada atualmente e, portanto, se faz necessário definir a responsabilidade que cada cliente tem em razão do que foi construído.</p>	<p>As Distribuidoras não possuem nenhuma relação jurídica com as Transportadoras e, por este motivo, somente podem ser responsabilizadas pelas QDC's (Quantidades Diárias Contratadas) estabelecidas em seus contratos com a Petrobras, sobre as quais foram estabelecidas as cláusulas de Ship or Pay (SoP).</p>

	<p>Para que se possa fazer essa análise é preciso que a Petrobras informe os critérios de dimensionamento que foram utilizados na época da decisão da construção dos gasodutos.</p>	<p>Podemos tirar algumas conclusões em relação ao que foi proposto na NT:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Não é justo que os clientes existentes arquem com 100% dos custos desta ociosidade;</li> <li>2. Caberá à Petrobras demonstrar esse nível X% (&lt;100%) de responsabilidade dos clientes existentes e, assim, alocar a ociosidade pertinente a cada contrato, baseado nas QDC's contratuais.</li> </ol>
Seção IV.2	<p><b>Metodologia de Determinação das Tarifas de Transporte</b></p> <p>A Petrobras encaminhou à ANP uma proposta metodológica para determinar as tarifas, baseada num método nomeado Aumann-Shapley, que foi explicado na NT.</p> <p>Porém, a implementação do cálculo na planilha excel que foi submetida à ANP demonstrou não ser confiável, colocando em xeque os valores resultantes de tarifa, publicados na página 26.</p> <p>É questionável se a Metodologia A-S é a melhor aplicável ao Sistema de Transporte Brasileiro e a decisão não pode ser justificada pelo curto prazo previsto para a sua aplicação. É necessário comparar as demais possibilidades de metodologia de tarifação para concluir qual o melhor modelo para o Sistema de Transporte Brasileiro.</p> <p>Solicitamos também divulgar ao mercado a data-base (dd/mm/aa) utilizada para o cálculo das tarifas propostas, o momento previsto para as revisões tarifárias (dd/mm/aa) e os mecanismos de ajuste quando a movimentação não gerar a receita requerida.</p> <p>Por fim, gostaríamos de entender a urgência da ANP no tratamento deste tema, havendo ainda tantas inconsistências. Mesmo porque a ANP reconhece na própria nota técnica não ter recebido da Petrobras a memória de cálculo hidráulico de escoamento e os relatórios de simulação, informações que entendemos ser relevantes para o adequado cálculo das tarifas.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A Metodologia A-S foi concebida, essencialmente, para casos de congestionamento, que não representam a situação geral do sistema de transporte no Brasil, com grande capacidade ociosa;</li> <li>2. A planilha excel utilizada para cálculo das tarifas não segue a descrição da NT. Observe-se que a sequência de entrada dos diferentes clientes é sempre a mesma, mas a demanda considerada é sempre um % determinado pelo número de interação / total de interações;</li> <li>3. Quando foi levantado este ponto no âmbito do Workshop organizado pela ANP, a Petrobras manifestou a sua posição de que esta metodologia conduz a resultados equivalentes;</li> <li>4. Tomando o exemplo utilizado na NT, que inclui a demanda de 2 clientes a serem supridos</li> </ol>

		<p>através de 2 gasodutos, com preços diferentes e alterando os valores de demanda e capacidade para quebrar a simetria, a afirmação da Petrobras não foi comprovada.</p> <p>5. Cabe à Petrobras demonstrar a equivalência entre a rotina implementada e a metodologia descrita;</p> <p>6. Outra inconsistência verificada está na utilização de planilhas excel para resolver problemas complexos de otimização. Pode ser observado que a solução manual conduz a um valor de custo total de transporte menor que o proposto pelo Solver do Excel, o que invalida a confiabilidade de todas as tarifas propostas.</p> <p>Observação: Os cálculos e as simulações elaboradas podem ser verificados no relatório entregue a essa Agência.</p>
Seção III e IV	<p><b>Propriedade da Capacidade de Transporte</b></p> <p>A determinação de uma tarifa média, conforme sugerido pela Petrobras, está em desacordo com o preceito de transparência, objetivo da Nota Técnica.</p> <p>A tarifa é o resultado do quociente entre o custo e a capacidade do sistema colocado à disposição, ou seja, neste caso, a tarifa média deveria ser o quociente entre o total da Receita Requerida (milhares R\$ 9,490) e o total de capacidade contratada com os transportadores (262 milhões m<sup>3</sup>/dia * 365 dias).</p> <p>O valor resultante é R\$ 0,0992 /m<sup>3</sup> e não R\$ 0,2613/m<sup>3</sup>, como foi proposto pela Petrobras.</p> <p>A proposta da Petrobras está baseada em dividir a Receita Requerida (milhares R\$ 9,490) pela demanda contratada pelos clientes existentes (99,5 milhões m<sup>3</sup>/dia * 365 dias). Desta</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O valor correto do custo unitário médio de capacidade é de R\$ 0,0992 /m<sup>3</sup>.</li> <li>2. A responsabilidade definida para cada cliente - quantidade de m<sup>3</sup>/dia alocados para cada cliente - permite determinar a receita total a ser recolhida por cada cliente.</li> <li>3. É lógico pensar que a capacidade alocada para cada cliente seja superior que a demanda atual permite auferir, mais deve existir uma</li> </ol>

	<p>forma se chega aos R\$ 0.2613.</p> <p>Direito à Capacidade – A Capacidade contratada por cada Cliente é de sua titularidade e tem o mesmo direito de cede-la a outro agente. A ANP reconhece este direito, segundo a própria NT</p> <p><i>"Para refletir de fato um "bem comum", as distribuidoras que arcam com estes custos deveriam poder utilizar esta capacidade (de modo firme) para o gerenciamento do seu consumo, redirecionando o gás que não será consumido em benefício de outros consumidores conectados na rede de transporte, o que, na prática, apenas pode ocorrer dentro das suas respectivas áreas de concessão."</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se as Transportadoras foram devidamente remuneradas nos anos de 2014 e 2015, porque deveriam receber as receitas das vendas adicionais de capacidade (desde os 100 milhares de m<sup>3</sup>/dia contratados hoje até a capacidade total dos gasodutos de 262 milhares m<sup>3</sup>/dia)?</li> <li>2. De uma forma transparente e eficiente, a tarifa deveria ser estabelecida de forma que os custos fixos sejam remunerados pelo Encargo de Capacidade e os Custos Variáveis pelos Encargos de Movimentação:</li> </ol>	<p>razoabilidade no total alocado.</p> <p>4. A titularidade de toda a capacidade alocada pertence ao cliente e cabe a ele o direito de ceder essa capacidade para um outro operador.</p>
Pag 7 – Nota 3	<p><b>FALTA DE TRANSPARÊNCIA</b></p> <p><i>"O cálculo das tarifas deve ser acessível a qualquer agente do mercado interessado na contratação dos serviços de transporte, objetivando a plena transparência e isonomia, não podendo ser tal cálculo reservado apenas ao transportador."</i> Favor esclarecer porque ficou restrito o acesso às informações para cálculo das Tarifas de Transportes em vigor?</p>	<p>É importante dirimir todas as dúvidas e amadurecer este processo decisório, para que não haja contestações futuras.</p>

	<p>Solicitamos esclarecimentos e detalhamento da memória de cálculo para determinação das componentes locacionais e postais de cada distribuidora, informadas na tabela “Distribuição do Custo de Ociosidade pelos Gasodutos de Transporte” (R\$/m<sup>3</sup> – slide nº 16 - apresentada no Workshop da ANP de 25/11).</p> <p>Sugerimos a essa Agência, para tratamento equânime de todos os agentes e para que possam ser dirimidas todas as dúvidas, que, após o encerramento da Consulta Pública e recebimento das contribuições do mercado, seja realizada uma Audiência Pública, procedimento regularmente adotado pela ANP e que vem norteando os processos decisórios da Agência.</p> <p>Por fim, solicitamos que as novas tarifas a serem calculadas para o 2º e 3º anos, sejam objeto de novas consultas e audiências públicas, pois não foram disponibilizados nesta Nota Técnica os dados e cálculos para as propostas de tarifas de transporte para tais anos subsequentes.</p>	
Seção V	<p><b>Base de cálculo da segregação da parcela de transporte</b></p> <p>As tarifas propostas têm como base de cálculo <b>“o valor da receita anual correspondente às tarifas de transporte constante dos contratos de serviço de transporte vigente”</b>.</p> <p>Esta determinação atende bem ao objetivo de <b>“respeitar as receitas esperadas pelos transportadores em função dos contratos de serviço de transporte existentes”</b>, mas não atende ao objetivo de eficiência na produção do serviço.</p> <p>É curioso que, no cronograma estabelecido para todos os anos subsequentes, o critério de eficiência não apareça como objetivo, mantendo-se, pelo contrário, a base de cálculo.</p>	Em qualquer monopólio natural se busca aumentar a eficiência da operação, buscando estabelecer metas de desempenho.
Seção III e IV	<p><b>Ociosidade do Sistema</b></p> <p>É questionável a definição da ANP de alocar custos de ociosidade do sistema para as distribuidoras, na forma da cobrança de uma tarifa postal. A capacidade máxima que uma distribuidora deveria absorver deve corresponder à sua QDC e à sua retirada máxima histórica, conforme avaliação da própria Distribuidora.</p> <p>Conforme já discutido anteriormente, as distribuidoras não tiveram influência na construção do excesso de capacidade, não existindo razão para que os usuários finais das mesmas absorvam este erro na estimativa de demanda, devendo, neste caso, a própria Petrobras ser a responsável pelo pagamento deste custo adicional.</p>	Pelos motivos já discutidos, não é aceitável o rateio da ociosidade entre as Distribuidoras de Gás Natural.
IV.3 – tabela 1 (página 26)	<p><b>Urgência da proposta</b></p> <p>A ANP ressaltou a importância do estabelecimento de Parcelas de Transporte adequadas e aprofundou, significativamente, a avaliação de metodologias de tarifação, identificando a mais apropriada para o Brasil, estabelecendo que:</p>	A indústria de gás é de longo prazo, grandes investimentos com um longo período de retorno. A partir destas definições está se sinalizando o desenvolvimento do setor para os

	<p>A comercialização de gás natural é uma atividade potencialmente concorrencial. Tendo como objetivo promover a utilização eficiente da infraestrutura de transporte, assim como um ambiente mais transparente e livre de distorções para a compra e venda do gás natural, constata-se <b>a importância da inserção de uma sinalização econômica adequada nas Parcelas Transporte, particularmente a distância percorrida no transporte</b>, em consonância com o inciso II do art. 5º da Resolução ANP nº 15, de 14 de março de 2014 (RANP nº 015/2014).</p> <p>Considerando as características de cada uma das metodologias apresentadas, <b>Constata-se que a utilização do método Matricial para o cálculo tarifário por Entrada/Saída evidencia-se como a mais aplicável para o caso brasileiro</b>, uma vez que há maior disponibilidade de informações para os seus parâmetros de entrada e é o que melhor equilibra os atributos de refletividade de custos, transparência no seu cálculo e possibilidade de introdução de restrições econômicas na determinação das tarifas de entrada e saída da rede, conferindo os sinais locacionais adequados para uma operação e expansão eficiente do sistema de transporte de gás natural.</p> <p>Porém, no modelo de regulamentação, aceita uma Receita Requerida a partir do valor dos contratos existentes, sem nenhuma discussão sobre a introdução de eficiência nesses valores:</p> <p>Pelas razões que serão apontadas na próxima subseção e <b>por privilegiar a metodologia mais simples e com maior disponibilidade de dados, em um primeiro momento, considera-se adequada a abordagem proposta pela PETROBRAS de utilização das receitas dos contratos de transporte vigentes para a determinação do custo unitário dos dutos</b> (ver seção III da presente Nota Técnica). Tal medida tem a vantagem adicional de garantir que os transportadores terão garantidas as receitas esperadas no momento em que foram celebrados seus contratos de serviço de transporte, reduzindo a incerteza sobre o seu retorno pelo investimento realizado.</p> <p>E decide a utilização de um método de tarifação, Aumann-Shapley, que não é adequado, sendo a única justificativa o prazo necessário:</p> <p>Em que pese o posicionamento favorável acima expresso, <b>sugere-se a aplicação desta metodologia de cálculo tarifário apenas em uma segunda etapa (ver seção V)</b>, dado o tempo necessário para a sua conclusão. Dessa forma, em um cronograma de transição suave para uma abordagem definitiva, optou-se pela aplicação provisória da Abordagem A-S descrita na seção III da presente Nota Técnica, uma vez que esta representa um avanço na direção de introduzir o componente de custo da distância percorrida na rede de transporte, em contraposição com a abordagem postal anteriormente adotada.</p>	<p>próximos 20 anos.</p> <p>Em nossa análise, não houve tempo e dados suficientes para comprovar que o modelo Matricial seria o mais aplicável ao Brasil, devendo-se aprofundar mais nesta avaliação.</p>
--	--	---

	Sendo assim, não é aceitável que a ANP não abra mais prazo para o estabelecimento de tarifas apropriadas, o que, razoavelmente, teria que levar entre seis meses e um ano.	
Seção III e IV	<p>Devido ao prazo exíguo para discutir um tema tão relevante, não podemos avaliar as consequências para os Estados em migrar de uma tarifa postal para uma tarifa locacional. De qualquer forma, entendemos que esta migração deve ser suave, sem sobressaltos tarifários, diferentemente do que está sendo proposto na Nota Técnica.</p> <p>A aplicação da parcela de transporte prevista nesta Nota Técnica deverá ocorrer somente nos novos contratos firmados após a publicação da resolução decorrente da presente Nota Técnica.</p>	

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: [scm@anp.gov.br](mailto:scm@anp.gov.br).